29

automundo

$ 30.-
Uruguay $ 8.50.-

Revista automundo

Chevrolet Corvette Coupé Speciale "Rondine"
Carrocería Pininfarina

Colección AUTOMUNDO

AUTOMUNDO EN EL GRAN PREMIO
COMO "ANDAR" EN LA MONTAÑA

JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m$n. 30.000.000

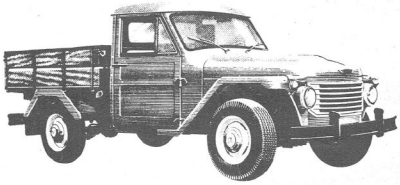
CONCESIONARIA OFICIAL DE:

MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A.

CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

AUTOMÓVILES
Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.



D.I.N.F.I.A:

AUTOMOTORES "RASTROJERO"

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACIÓN - REPUESTOS LEGÍTIMOS - TALLERES MECÁNICOS ESPECIALIZADOS

ESTACIÓN DE SERVICIO Y.P.F. AUTORIZADA

SECCIONES:
GOMERÍA
ACCESORIOS
AUTO - RADIO

Constitución 1051/55, Bernardo de Irigoyen 1315 y Cochabamba 1020/26 y 1072
T. E. 27-1056 con 5 líneas generales y 20 aparatos internos

BUENOS AIRES

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

automundo

CODEX

Nº 29 13 de octubre de 1965

Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

3 Correo del lector
4 Chevrolet Corvette, coupé speciale "Rondine"
5 ¡A la escuela . . . !
6 Novedades estadounidenses
7 Tucumán: Tercera edición de Trepada de Montaña
8 Pasado y futuro de un genio creador
10 ¿Qué modelo es?
12 Un abono trienal
14 Raid a la India
16 Gran Premio Internacional de TM . . .
18 Ecos de las seis horas peruanas
20 AUTOMUNDO desde los Estados Unidos
22 Rienzi monopolizó el primer puesto
24 La 150 Grifo Lusso
26 El peligro es mi vida (Capítulo V)
30 Hablando de carburación
31 Campeonato mundial de pilotos
32 Calendario 1966
34 Fórmula 2 en la Facultad de Ingeniería
35 Cabalén-Mustang: una combinación de éxito
36 Las Drag-Races y sus autos
38 La bolsa del auto usado
40 Otra cosa es con Rolls Royce
40 Rincón de tuercas
41 Hacia el Gran Premio TM
42 Crucigrama tuerca Nº 14
42 La licencia de conductor

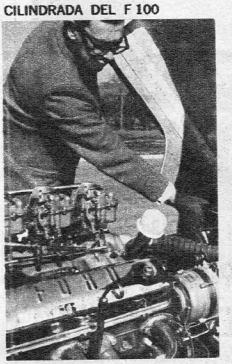
CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ALVAREZ, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY,** Estados Unidos; **FERRUCIO BERNABÒ,** Italia; **BERNARD CAHIER,** Francia; **JOHN CAMSELL,** Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI,** Italia; **WILLIAM CARROL,** Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI,** Italia; **ETIENNE CORNIL,** Italia; **GIORGIO M. COSTA,** Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE,** Italia; **ALDO FARINELLI,** Italia; **PAUL FRÈRE,** Bélgica; **MICHAEL FROSTICK,** Inglaterra; **JAN GAWRONSKI,** Polonia; **DENIS JENKINSON,** Inglaterra; **GIOVANNI LURANI,** Italia; **GIANNI MARIN,** Italia; **M. TANGRE,** Francia; **J. TAUVEL,** Suecia; **KURT WOERNER,** Alemania; **PASCAL ICKX,** Bélgica; **F. VARISCO,** Italia.

Derechos exclusivos de las siguientes publicaciones: **AUTORAMA, TORINO MOTORI, MOTOR y MOTOR ITALIA.**

CORREO DEL LECTOR

CILINDRADA DEL F 100



. . . con el propósito de hacerle unas preguntas por "Correo del lector" y que son las siguientes:

1) el porqué de la tendencia de encamisar el motor F 100 por los preparadores de TC;

2) por qué razón no se rematelizan los cigüeñales de dichos motores, lo que permite reducir la cilindrada y al mismo tiempo la carrera, lo que redundaría en mayor velocidad de giro y mayor posibilidad de evacuar el calor a través de las paredes del cilindro al ser éstas las finas.

Eduardo Horacio Senas
Directorio 665 (Capital Federal)

No hay tal tendencia, sino necesidad de encamisar los motores F 100 para poder intervenir en TC porque la fórmula actual le obliga a tener no más de 4.000 cc. El F 100 original tiene 4.778 cc.

El reglamento establece que, en esta categoría, no puede alterarse el recorrido del cigüeñal, lo que contesta en un todo su pregunta Nº 2. En consecuencia la reducción de los 778 cc que hay de más corresponde hacerla encamisando, como único recurso, desde el momento que tampoco está permitido fundir un nuevo block con las medidas ideales. El diámetro original del F 100 es de 95,25 mm que hay que trasformar en 87,12 mm para poder llegar a los 4.000 cc que obliga el reglamento. La camisa tiene que tener por consecuencia, un espesor de 8,15 mm.

CHICANAS

En AUTOMUNDO Nº 8 y 18 se publicaron fotos mostrando a competidores pasando por "las chicanas" en el autódromo de Monza.
Yo pregunto: ¿qué finalidad tienen?

Raúl A. Duca
25 de Mayo 182
Témperley (Bs. As.)

Las "chicanas" son obstáculos que se ubican en las rectas para restarles a las máquinas la posibilidad de tomarlas a su más alto régimen. No se rigen por ninguna disposición reglamentaria, lo que no quita que las muy pocas veces que actualmente se colocan, se haga con fardos de pasto en la forma que pretende indicarlo el diseño que ilustra esta respuesta.

Nacieron las "chicanas" como consecuencia del temor que suscitó a los dirigentes italianos el dantesco accidente —el más grande de su historia automovilística— ocurrido en la pista de Monza durante la disputa del GP del Autódromo en 1933, en el que perdieron la vida Campari, Borzacchini y Czaykoski, hiriéndose de gravedad Barbieri y Castelbarco.

Al año siguiente pusieron chicanas en ese mismo circuito, y el binomio ganador, integrado por Caracciola-Faggioli estableció con su Mercedes un promedio general de 105,175 km/h mientras que en la carrera del desastre, Lehoux con Bugatti corrió a 177,603 km/h. La finalidad de aminorar promedio había sido lograda, pero el espectáculo se resintió en proporciones que hicieron aconsejable usar el sistema muy de vez en cuando y ya no para los Grandes Premios con puntaje para el Campeonato del Mundo.

DIBUJANTES

Hemos recibido en estos días gran cantidad de dibujos. Tenemos sobre nuestra mesa de trabajo "el automóvil de la ciudad" que nos enviara Nunziato Sindoni (Buchardo 3946, San Justo, Buenos Aires); el biplaza sport que dibujó Pedro Rodolfo Savere **(Gobernador Gordillo Nº 76, La Rioja); un "Ford Le Mans" realizado por** Carlos Alberto Ponce **(Laprida Nº 168, ciudad de** Mendoza); **tres dibujos de un TC realizados por** Guillermo D. Calabrese **(avenida Italia Nº 572, Resistencia,** Chaco); **otros futuros TC de** José M. Amundarain **(Manuel Acuña Nº 445, Cañuelas,** Buenos Aires); **un prototipo GT de** Agustín Cueva **(Corrientes Nº 922,** Capital Federal); **una carrocería diseñada por** Esteban González **(Roca Nº 38, Depto. "C",** Bahía Blanca); **un TC creación**

NUESTRA PORTADA

CHEVROLET CORVETTE COUPÉ SPECIALE "RONDINE"

SOBRE el bien conocido chasis del Chevrolet Corvette, Pininfarina realizó esta Coupé Speciale de características deportivas.

La línea de carrocería responde a los principios de simplicidad y funcionalidad máxima, presentando un perfil particularmente notable por la liviandad de sus secciones. El reducido empleo de cromados subraya aún más la sobriedad de la concepción y la armonía del conjunto.

La parte delantera, estudiada con el fin de obtener una excelente penetración aerodinámica, desciende hacia adelante en una armoniosa curva, de la que nacen los guardabarros, ligeramente pronunciados con respecto a la línea descendente del capot.

En el medio de la parte frontal se encuentra una abertura de toma de aire, decorada por una delgada parrilla cromada de láminas horizontales.

Los faros delanteros dobles, fijos, pero carenables por medio de una visera móvil incorporada a la carrocería, ofrecen una perfecta solución de continuidad a la parte anterior y, al mismo tiempo, una excelente visibilidad nocturna.

Los paragolpes delanteros de acero cromado y pequeña sección comprenden dos elementos de un diseño característico y limitan lateralmente la parrilla.

La parte trasera ofrece una solución de nuevas e interesantes formas, en "cola de golondrina". En efecto, los guardabarros posteriores se encuentran ligeramente fuera del cuerpo central de la carrocería, lo que contribuye a dar a la cola un aspecto liviano con su línea interrumpida.

El techo, que nace en un gran parabrisas de doble curvatura, es muy delgado y liviano, apoyándose sobre parantes traseros de acero inoxidable. Una gran luneta trasera de plexiglas, muy envolvente, da al habitáculo una luminosidad casi total. Los vidrios laterales son completamente descendentes. El baúl de equipajes se encuentra bajo la luneta y su acceso se efectúa por el interior.

El interior del modelo, que mantiene las cualidades de habitabilidad y comodidad del modelo original, está tapizado en cuero elástico. Los asientos, muy prácticos y envolventes, poseen una abertura en el respaldo, que permite una aireación constante.

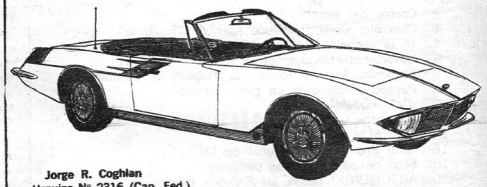
PININFARINA EN FRANCFORT

Entre las creaciones no inéditas presentadas por Pininfarina en el reciente Salón de Francfort, se cuenta su Berlinetta Ferrari 275 GB. A pesar de ser un modelo ya conocido por el público, sus notables características y los éxitos que ella obtuvo en las 12 Horas de Lebing, en los 1.000 km de Nuerburbring, en las 24 Horas de Le Mans y en las 12 Horas de Reims, justifican su mención. Los otros modelos exhibidos en el stand Pininfarina en ocasión del mencionado salón alemán, fueron: Alfa Romeo Giulia Spider Veloce 1600 dos plazas, Ferrari 275/GTS Spider, Coupé 2+2 Ferrari 330 GT, Ferrari 500 Superfast Coupé Speciale dos plazas, Cabriolet Fiat 1500 dos plazas, Lancia Flaminia Coupé 4 plazas "3 B" de 2,8 litros, Flavia Coupé 2+2 de 1,8 litros y, finalmente, los Peugeot 404 Coupé 4-5 plazas y Cabriolet 4 plazas.

Ferrari 275 GB Berlinetta.

CORREO

de Inocencio Arístides Nepomuceno Gómez (San Luis Nº 3450, Bahía Blanca); otros GT de Manuel Alberto Ricca (Desvío Arijón, provincia de Santa Fe); dos "Vampire 7.000 cc" realizados por Luis Alberto Spinetta (Arribeños Nº 2853, Capital Federal); dos "futuros TC" de Eldo Pozzi (Santa Fe Nº 782, Corral de Bustos, Córdoba); un "spring 1600" enviado por E. J. Silva Piñeyro (F. D. Roosevelt Nº 2462, Capital Federal); un "Araucan 250 GT" de Oscar E. Evans (Tucumán Nº 15, Concepción, San Juan); un coche de turismo realizado por Armando Silveira (avenida Centenario Nº 2760, depto. 4, Montevideo, R. O. del Uruguay); un TC realizado por Manuel Alvarez (calle Nº 10, Nº 723, Balcarce, Buenos Aires); un dibujo de Juan Carlos Pizzano (Moreno Nº 640, Bahía Blanca, Buenos Aires); varios automóviles dibujados por Carlos Williams Hauret (Monteagudo Nº 208, Barrio Crisol, Córdoba); otro realizado por Héctor Daniel Santoro (Salta Nº 1314, Capital Federal); dos coches deportivos de Marcelo Gustavo Fouchou (calle 3, Nº 102, Barrio Azcuénaga, Rosario, Santa Fe); un dibujo de José Luis Sánchez (Fray Justo Santa María de Oro Nº 670, Caucete, San Juan); dos coches TC realizados por Oscar Federico Bravin (San Antonio de Litín, Córdoba); proyectos enviados por Julio César Angrisano y Luis Héctor Balsa Giaconi (Bogotá Nº 135, depto. "B", Capital Federal); un modelo deportivo de Jorge A. Artigas (Muñecas Nº 387, San Miguel de Tucumán); siete modelos realizados por Ricardo Oscar Rizzo (Guardia Vieja Nº 4424, Capital Federal). Casi todos ellos demuestran imaginación creadora y un gran entusiasmo por la materia; pero naturalmente nos es imposible complacer tantos pedidos de publicación, por ello hemos escogido el que nos pareció más interesante.



Jorge R. Coghlan
Urquiza Nº 2316 (Cap. Fed.)

CHEVITO MODIFICADO

Al repasar AUTOMUNDO Nº 23, reparé en el fotomontaje realizado con el Mini Cooper y con las suspensiones de un monoplaza de Fórmula 1. Soy aficionado a todo lo que sea fotografía, dibujo y automovilismo y, basándome

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

en eso compuse un fotomontaje con la fotografía de un Chevi y con el diseño de cómo trasformaría su "trompa" para reducir el frente de choque, ya que según las estadísticas el Chevi necesita 189 HP para avanzar a 200 km/h contra los 175 HP del TC convencional. Si con el diseño actual alcanza velocidades de aproximadamente 225 km/h, con un diseño bien perfilado podría aumentar su velocidad, sin que ello influya en el rendimiento del motor. Sin ánimo de entablar polémicas: no comparto la opinión de los señores Fernández y Flores; cualquiera de estos dibujos puede ser la base de futuros diseños de carrocerías, por supuesto, con algunas modificaciones fundamentales.
De ser posible, le agradecería la publicación de mi dibujo para satisfacer mi vanidad al verlo impreso en esa popular revista.

Omar José Cafferatti
Deán Funes 1132, 7° piso
Córdoba (Cba.)

TC EN CHILE

El TC, ¿en qué países se practica además del nuestro?

Hugo J. Goñi (h)
Totoras - (Sta. Fe)

Chile es el único país donde aún se practica el TC, aunque las competencias son pocas y exiguo el número de competidores. La fórmula es casi igual que la nuestra, con la diferencia de que las culatas deben ser originales de fábrica. Dos de sus figuras más representativas son Bartolomé Ortiz Sáenz y "Papín" Jara, que actuaron varias veces en nuestro medio.
En Porto Alegre (Brasil) se había reglamentado una categoría basada en los mismos principios que nuestro TC y con esa fórmula se corrió la competencia de Piedra Redonda, que ganó Juan Gálvez y en la que actuaron, también, Juan C. Navone y Félix Peduzzi. Hoy el TC brasileño no es más que un recuerdo.

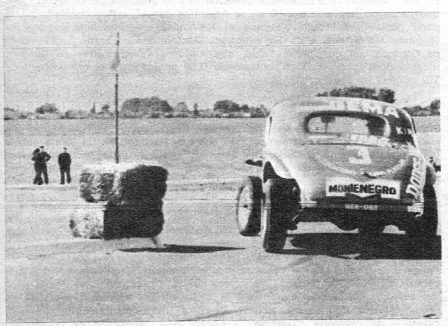
SEGUIDILLAS

¿Quién ha ganado más carreras en TC en forma consecutiva, entre los corredores Oscar Gálvez, Juan Gálvez, Dante Emiliozzi y Jorge Cupeiro?

Oscar R. Galigniana
H. Yrigoyen 542
Las Flores (Bs. As.)

Es curioso, pero todos ellos han logrado el mismo número de victorias consecutivas. Personalmente, le atribuimos el mayor mérito a los cuatro triunfos logrados por Juan Gálvez, porque no sólo repitió la hazaña en los años 1949 y 1960, sino que en la primera de estas dos temporadas tres de las cuatro victorias las obtuvo en pruebas disputadas en dos etapas (Vueltas de Entre Ríos, La Pampa y Santa Fe), adjudicándose el primer puesto en cada una de ellas, lo que sumado al triunfo en la edición de ese año de la Mar y Sierra, hacen un total efectivo de siete primeros puestos consecutivos. Oscar Gálvez, también, se impuso en cuatro oportunidades sucesivas en los años 1952 y 1958. Lo mismo indican las estadísticas para Emiliozzi en 1963 y 1964 y para Jorge Cupeiro en la temporada de 1965.

ORGANIZADOR



"Primer Triángulo del Oeste" Marcos Ciani toma una curva.

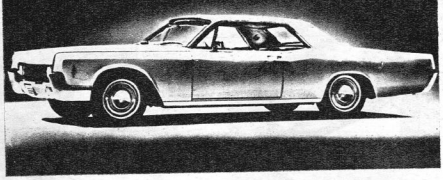
Con la presente lo hago destinatario de mi desilusión de lector y de mi decepción de dirigente.
Como lector porque la seriedad de las informaciones y la profundidad de los análisis, a los que estaba acostumbrado, se han quebrado verticalmente.
Decepcionado como dirigente, porque el esfuerzo común y solidariamente compartido por las tres instituciones organizadoras del Primer Triángulo del Oeste, no ha sido valorado en su verdadera dimensión.

¡A LA ESCUELA...!

La Asociación Argentina de Automóviles Sport rejuvenecida. Organizar carreras no implica coartar otras actividades. Una iniciativa con criterio y con futuro. Donde el aula también debe ser la pista.

Ninguna duda cabe de que un soplo de renovación cunde en el automovilismo argentino. Dentro del conjunto de instituciones que de una forma u otra participan del quehacer automovilístico, se encuentra ocupando una situación de privilegio la Asociación Argentina de Automóviles Sport (A.A.A.S.). Lo conceptuamos así, por cuanto es una de las pocas organizaciones que se ocupa de los principiantes, que es sinónimo de ocuparse del futuro de nuestras actividades ruteras y pisteras.
Para quienes se encuentran cerca de la esfera de actividad de los que hacen sus primeros pasos, la iniciativa de la A.A.A.S. ha caído como una bendición. Causa pena, además de una muy lógica inquietud, la ignorancia sobre aspectos reglamentarios de la mayoría de los principiantes, como asimismo su falta de idoneidad para lanzarse a una competición sin constituir un peligro para sí mismos y para sus ocasionales adversarios. La A.A.A.S., por iniciativa del Dr. Teodoro Alvarez (Don Segundo Sombra) y de Alberto Gómez, ha organizado cursos teorico-prácticos denominados "... de Asesoramiento para la Práctica del Automovilismo Deportivo y Rallies", los que tienen lugar en la sede social de dicha institución, semanalmente, los días jueves, de 19.30 a 21.30, en lo que concierne a los aspectos teóricos, cubriéndose la parte práctica en el Autódromo Almirante Brown los sábados libres, 2 veces por mes, en el horario de 14 a 17.
En la sede se proyectarán películas referentes al tema y se realizarán charlas en "Mesa redonda" con invitados especiales —ingenieros, técnicos y corredores—, estudiándose los Reglamentos Nacionales e Internacionales, Código de Señales y Banderas, normas de seguridad en circuito, técnica correcta de conducción, virtudes y defectos observados por los veedores en los entrenamientos del sábado anterior, comentarios y otros temas relacionados con la práctica de nuestro deporte: el automovilismo.
En el autódromo tendrán lugar los entrenamientos supervisados por coordinadores y pilotos de la asociación y se llevarán a cabo una vez realizados los controles técnicos del automóvil, seguridad del mismo (cinturones, casco, matafuegos, etc.) y Municipal (documentación).
En la pista se tendrá en cuenta la posición correcta de manejo, utilización adecuada de la caja de velocidades, rebaje, aceleración y frenaje. Deslizamiento controlado en curvas, efectos sobrevirantes o subvirantes, según las características del automóvil. "Emergencia", salidas de pista provocadas, prevención de accidentes, obstrucción de pista, aceite en la misma, pérdida y límites de adherencias, mirada defensiva, importancia del suelo rugoso, liso, húmedo con ripio, etc. Entradas a curvas en grupos, mirada defensiva, instrumental, referencias en circuito, banderillaje, señales, etc.
Los veedores que estarán dispuestos en cada curva del circuito a utilizar y cerca de los banderilleros, indicarán en sus planillas las infracciones, defectos de conducción, así como virtudes y técnica de cada piloto. Las faltas graves serán sancionadas inmediatamente por los coordinadores; las leves, serán aclaradas por los coordinadores y comentadas posteriormente en "Mesa redonda".
Igualmente se desarrollará un curso sobre rally (cronometraje, medición, tramo de marcha, promedio impuesto, navegación, sprint, etc.).
Para los organizadores: felicitaciones, éxito y... ¡adelante!

NOVEDADES ESTADOUNIDENSES



Lincoln Continental 1966

LA Ford Motor Co. acaba de presentar en los Estados Unidos dos de sus modelos para 1966.

El primero de ellos es el Mercury Comet, con una carrocería totalmente nueva, y en el que se puede optar por diversos motores de 6 cilindros y de 8 cilindros en V, con potencias escalonadas de 120, 200, 265 y 335 HP.

Una nueva serie llamada Capri y una rural "Voyager" se unen a la línea de los Comet, en la que el deportivo Cyclone agrega un modelo convertible y un gran turismo de alta performance. Estos modelos incluyen, como equipo estándar, una serie de dispositivos de seguridad (luces especiales, espejos retrovisores, panel de instrumentos acolchado, parabrisas de doble grosor con vidrio de seguridad laminado, etc.). Entre los elementos opcionales se cuenta un televisor de 9 pulgadas.

La otra novedad es el Lincoln Continental, que se ofrecerá al público en tres versiones: el sedán, el convertible de cuatro puertas y un nuevo cupé dos puertas.

Entre las características de estilo del nuevo Lincoln merece destacarse el capot largo, de forma cónica. Se conserva la silueta tradicional pero los contornos son más esbeltos y estilizados. Los paneles laterales tienen una curvatura menos pronunciada y los faros traseros se hallan empotrados en el paragolpe. La longitud total es de 561 cm, es decir casi 13 cm más que el modelo 1964, lo que se traduce en un aumento de aproximadamente 41 centímetros cúbicos en la capacidad del baúl.

Para 1966, la cilindrada del motor ha sido incrementada de 7.043 cc a 7.567 cc. El grupo motopropulsor de 340 HP está acoplado a un nuevo convertidor de torsión de tres velocidades y el eje cardán está provisto de dobles juntas cardánicas en ambos extremos, lo que redunda en un accionar más suave y uniforme del motor. Como equipo estándar se han incluido frenos a disco en las ruedas delanteras.

Mercury Comet 1966

CORREO

Al ocuparse de la **"Organización"** de la competencia, vuestro comentario ignora, por ejemplo, que el tramo "Bragado-Los Toldos" (59 km) fue marcado en todo su recorrido, como no hay antecedentes en la historia del TC y que el mismo fue regado durante el día y la noche previos a la carrera en extensos sectores.

La iniciativa de reservar espacios exclusivos para los auxilios, con asistencia gratuita de soldadura eléctrica y autógena, no halló eco, o estuvo al margen de la inquietud periodística. El esfuerzo económico para realizar la carrera mejor remunerada del calendario escapó también al superficial análisis. La pluralidad de detalles de buen gusto y delicadeza, como la entrega de triángulos de oro a los competidores y pergaminos al periodismo deportivo, que imprimieron al Primer Triángulo del Oeste un sello distintivo, no mereció la menor mención.

Estimo que el periodismo especializado, oral y escrito, debería interiorizarse minuciosamente de los múltiples aspectos que encierra la organización de una carrera de TC. Recorrer la ruta, y observar su marcación debe ser condición primordial para tener los elementos de juicio que le permitan aquilatar la verdadera capacidad organizativa y la vocación de quijotes de los hombres que hacen el automovilismo deportivo.

Me consta que la subcomisión de hospedaje trabajó arduamente y que el buen éxito coronó su espinosa tarea. Era su misión y la cumplió.

Pero no es serio, no es justo, ni habla de vuestra objetividad el juzgar toda una organización a través de una cama.

Salúdale muy atentamente:

Delfor Horacio Lenz
Lamadrid 408
Los Toldos (Bs. As.)

Le sugerimos que vuelva a leer, pero ahora con menos ligereza, nuestro comentario sobre la organización de esa carrera. Entre otras cosas, dijimos (AUTOMUNDO Nº 24, página 22): "merece destacarse la puntualidad y el orden en que se desarrolló la competencia (podría servir de ejemplo a varias instituciones deportivas de nuestro medio, que jactanciosamente se intitulan 'decanas del deporte automotor'). Creemos que de repetirse, el 'Triángulo del Oeste' puede llegar a convertirse en uno de los 'clásicos' del calendario de TC".

ORGANIZADORES

9 de Julio (prov. de Bs. As.), septiembre 15 de 1965.

Señor Director de AUTOMUNDO
Bolívar 578
Buenos Aires

De nuestra mayor consideración:

Nos dirigimos a usted con el propósito de agradecer profundamente los comentarios y publicación de vistas de nuestra competencia automovilística efectuada el día 5 del corriente.

Sin otro particular saludamos a usted con la consideración más distinguida.

Primer Triángulo del Oeste
Oscar Bono — Secretario
Marcos J. Marenco — Presidente

MOTOR EN POPA

En AUTOMUNDO Nº 21, ustedes contestaron a la pregunta de un lector: ¿por qué razón no hay un solo TC en la Argentina con el motor instalado en la parte posterior del auto? "Porque el reglamento expresamente lo prohibe (capítulo **Motor, Art. 6º**)". Sin embargo, Gastón Perkins corrió la VI Vuelta de Córdoba con un Gordini 1.093, clasificándose cuarto detrás de Gimeno, Ricardo Rodríguez y Peduzzi, obteniendo 0,50 puntos para el campeonato de TC. ¿Cómo es eso?

Manuel F. Ordóñez
Pampa 3330 (Cap. Fed.)

Trascribimos, nuevamente, el Art. 6º del Reglamento: "La colocación del núcleo motor-caja de velocidad se hará sobre el bastidor, de tal forma que la ubicación de la cara posterior del block del motor, con respecto al puente trasero sea la original de fábrica del bastidor. Se permite su desplazamiento con una tolerancia máxima de quince (15) centímetros, en cualquier sentido". Es decir, que se prohibe la colocación del motor en popa en aquellos bastidores que no lo tienen de origen, lo que no ocurre con el Gordini 1.093, que nació con esa característica.

COMISARIO DEPORTIVO

Le dirijo la presente como consecuencia de una carta publicada en el Nº 20 de AUTOMUNDO, de fecha 11 de agosto último, en las columnas del "Correo del Lector", objetándose duramente la actuación del comisario deportivo en la competencia, (de acuerdo con el anexo "J" del Código Deportivo Internacional — a) categoría "Turismo" —Grupo 2—), disputada en el circuito "Onofre Marimón", organizada por el Automoto Club Villa Carlos Paz, y referida a la descalificación de un competidor interviniente en la Categoría "B", como presunto ganador.

En la mencionada carta el aficionado remitente, hace gala desde su comienzo (es correcta la advertencia hecha con respecto al destinatario por AUTOMUNDO) de una ignorancia absoluta sobre la cuestión a que alude, además de evidenciar falta de sensibilidad, descortesía y desconsideración en todo el contenido de su misiva, todo lo cual hace que la califique de inconsulta e improcedente.

Mucho medité antes de escribir estas líneas, entre otros motivos y especialmente por la falta de significación deportiva del aficionado firmante —auto-

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

movilisticamente hablando— y por tratarse de argumentos tan carentes de fundamentos reales que no justifican en absoluto contestación alguna. No obstante y ante la insistencia de mis más caracterizados amigos y de mi propia familia, he llegado a la conclusión de que no debo seguir callando por más tiempo este insulto que sólo conduce a confundir a la opinión pública y a adquirir notoriedad con versiones distorsionadas con respecto a la realidad. Además, también, me siento moralmente obligado a contestarla por cuanto se pone en duda el proceder y los conocimientos de los integrantes de la Comisión Técnica de Verificación de la institución organizadora: señores Ramaciotti, Barengo y Ballerini, quienes efectuaron su cometido con la ecuanimidad, probidad e idoneidad que les son propias y públicamente reconocidas, al automóvil cuestionado, así como también al coche ganador y dos más por sorteo —entre los clasificados previamente de cada una de las categorías— que disputaron la competencia.

Estas personas confeccionaron y firmaron el dictamen técnico respectivo de todas las máquinas inspeccionadas que me fuera elevado y en base al cual procedí a la descalificación de referencia, actitud que, por otra parte, no era optativa sino obligatoria para el suscripto, atento al antedicho documento, que obra junto con todos los demás antecedentes de dicha competencia en el archivo de la C.D.A. de la R.A., pudiéndose autorizar su consulta.

En consecuencia y de acuerdo con los agraviantes términos usados en su carta por el aficionado en cuestión, considero:

1) es inexacto que el presunto coche ganador de la categoría "B" (Renault Gordini N° 24), obtuviera un triunfo "inobjetable", ya que el mismo fue logrado en principio con un automóvil cuya alzada de válvulas era evidentemente mayor que la establecida reglamentariamente para el mismo.

2) Se falsean los hechos cuando se omite decir que el suscripto procedió ante el piloto de la máquina en cuestión, reglamento en mano y en presencia de cuatro directivos de la Secretaria del ente organizador —con fines de asesoramiento— a dar lectura de todos los artículos que tenían afinidad directa con su situación (derechos y obligaciones en su totalidad para que decidiera el procedimiento a seguir), destacando, de modo especial, que le ofrecí personalmente remitir a la Capital Federal, para una verificación técnica exhaustiva por parte de una comisión especial designada al efecto, no ya solamente su cuestionado motor, sino el automóvil completo, convenientemente protegido.

3) Es totalmente erróneo decir que "sería inútil la exposición detallada de los fundamentos técnicos que demuestran, irrefutablemente, lo improcedente de la descalificación". Por el contrario tengo la seguridad de que los técnicos de todo el país estarían interesadísimos en conocer en base a qué ignoto procedimiento se puede demostrar que un motor que tiene una alzada de válvulas mayor que la homologada reglamentariamente, no es a pesar de ello, antirreglamentario. Le adelanto desde ya al aficionado que le remitió la carta (médula de este asunto) que si lo consigue, el agradecimiento será unánime.

Además y por entender que tiene afinidad con la labor del comisario deportivo en Villa Carlos Paz, trascribo a continuación una carta que remitió la mencionada institución al señor presidente de la C.D.A. de la R.A., de cuyo contenido tomó conocimiento mediante su inclusión en el Orden del Día (punto 6° - Informe Secretaría - inciso B - "Auto Moto Club Carlos Paz"), sesión del Consejo Directivo de la C.D.A. del 26 de agosto último, sus miembros integrantes y periodistas especializados en la materia, asistentes en el día de referencia:

"Villa Carlos Paz, julio 19 de 1965.

Señor Presidente de la Comisión Deportiva Automovilística
Doctor Horacio C. Rivarola (h)
Capital Federal

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el grato placer de dirigirnos a usted y por su digno intermedio a todos los integrantes de esa H.C.D.A. a los efectos de hacerles presente nuestras felicitaciones por la brillante actuación cumplida por los señores Luis A. Ballesi (comisario deportivo). Alberto Ponte, Oscar Vázquez y Angel Neira (oficiales deportivos) en ocasión de la prueba automovilística Turismo Mejorado (anexo "J") de los días 10 y 11 de julio.

Queremos hacer un párrafo especial, destacando la encomiable labor desempeñada por el comisario deportivo, señor Luis Angel Ballesi, quien en todo momento cumplió su labor de acuerdo con sus obligaciones reglamentarias y contribuyó en forma eficiente a que todo se realizara con brillo. Es por ello que nos jactamos hoy de haber logrado una excelente organización, digna de los grandes espectáculos deportivos.

Deseamos de todo corazón volver a contar en el futuro con la colaboración de tan destacado grupo, en la seguridad de que asimilaremos perfectamente el ejemplar comportamiento observado para ser dignos alumnos de la brillante actuación cumplida.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para saludarles muy atentamente."

Vicente Corso
Secretario

Atilio Capovilla
Presidente

Luis Angel Ballesi
Calle Roca N° 521
Punta Alta (Bs. As.)

En AUTOMUNDO (N° 26, págs. 4 y 5) ya hemos hecho referencia al incidente que se menciona en esta carta, publicando las que nos enviara la Comisión de Carreras del Automoto Club de Carlos Paz (Alcides A. Raies, presidente, y Antonio E. Biasizzo, secretario), y la de un lector, señor José Mario Vidosa, que dice ser testigo de todo lo ocurrido en aquella oportunidad.

El "récord" de la jornada: José Gettas sobrepasa el mojón del Km 14. Sus dos intentos difirieron en 10 segundos: 11'40" 2/5 para el primero y 11'30" "clavados", para el segundo. Hasta el momento es el hombre "más rápido".

Cisneros y Pérez de Nucci registran su paso. Sobre técnicas similares desarrollan el tema "andare forte", que no es precisamente "andare facile".

TUCUMÁN: Tercera edición de TREPADA DE MONTAÑA

DONDE los km/h de promedio valen en serio, la caja se trasforma en un arte y los frenos se abanican. Estándar y Turismo Mejorado trepan el ascenso a Anta Muerta (Aconquija). 12 kilómetros 120 metros en 11'30". El récord lo obtuvo José Gettas, correspónde a 62,780 km/h.

La tercera prueba del **Campeonato de Trepada**, organizada por la Asociación Tucumana de Automóviles Standard, tuvo relevantes contornos, tanto en lo que se refiere al número de participantes como a los registros obtenidos por los mismos en ambas categorías, circunstancias ambas que ponen de manifiesto el arraigo en nuestro país de la modalidad competitiva que, en otros, constituye un fuerte pilar del automovilismo deportivo.

La competencia se desarrolla sobre la base de dos trepadas, acumulándose los tiempos empleados, resultando ganador el competidor que, en la suma de tiempos, haya empleado el menor, siempre dentro de su categoría. Cabe destacar, a efectos de precisar la seriedad con que la ATAS ha enfocado el campeonato, que el mismo —reglamentariamente— se realiza en un todo de acuerdo con lo dispuesto por el Código Deportivo Internacional de la FIA y el Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina.

LOS MEJORES REGISTROS

CATEGORIA "A"			
Turismo Mejorado:	Domingo Reginato	Citroën	43,458 km/h
Estándar:	Andrés Reginato	Citroën	43,697 km/h
CATEGORIA "B"			
Turismo Mejorado:	vacante		
Estándar:	Rolf Focke	De Carlo	48,533 km/h
CATEGORIA "C"			
Turismo Mejorado:	Aldo Mesiotta	Gordini	60,223 km/h
Estándar:	Héctor Stefanutti	Gordini	53,833 km/h
CATEGORIA "D"			
Turismo Mejorado:	José Gettas	Fiat 1.500	62,780 km/h
Estándar:	Oscar Cisneros	Fiat 1.500	61,066 km/h
CATEGORIA "E"			
Turismo Mejorado:	Juan Fogliata	Chevrolet 400	59,322 km/h
Estándar:	"Chacho Chico"	Chevrolet 400	59,934 km/h

COLIN CHAPMAN

PASADO Y FUTURO DE UN GENIO CREADOR

Construyó su primer coche a los 5 años • A los 36 es ya un triunfador de fama mundial • ¿Seguirá construyendo el próximo año o abandonará?

¿Qué va a hacer Colin Chapman, el hombre a quien se deben algunos de los mayores sucesos británicos en el campo de las carreras automovilísticas? ¿Cómo afrontará el futuro, cuando entre en vigencia la nueva Fórmula 1 para los autos de carrera de tres litros? Esas preguntas se las plantean no solamente los ingleses, sino todos los deportistas del mundo. Porque no cabe duda de que, a los treinta y seis años, Colin Chapman se ha dedicado por entero a proyectar autos de carrera y es sin duda uno de los hombres que se encuentran en el primer plano del automovilismo deportivo. Fue un Lotus 38, con motor Ford de aluminio, de 4,2 litros, el que asombró a los estadounidenses venciendo este año en las 500 Millas de Indianápolis, de nuevo con Jim Clark, que fue también el primer extranjero en ganar la gran carrera, desde 1916, y el segundo desde que se disputó por primera vez.

El mismo Chapman, muy cauto al hablar de su porvenir, no ha recibido con agrado el advenimiento de la nueva Fórmula 1. **"Nuestro problema será encontrar un motor adecuado para los tres litros,** ha declarado. **Nosotros pensábamos aprovechar el Coventry Climax. Pero ahora la fábrica ha sido adquirida por la Jaguar, y quién sabe si a ésta le interesará seguir participando en las carreras. Esperamos que alguien construirá un motor que nos sirva en nuestro caso. Si lo hacen, construiremos sin duda un auto para él. De no ser así, concentraremos nuestros esfuerzos en la Fórmula 2".**

Aun así, tal vez los Lotus correrán el próximo año en las pistas de todo el mundo, batiendo otros récords. Los buenos éxitos de la marca han sido notables si se considera que sus principios fueron muy modestos.

Chapman inició sus actividades con sólo 25 libras esterlinas prestadas por su prometida, y trabajando en un establo cercano al Hotel Ferroviario de Hornsey, en el norte de Londres, donde su padre tenía tierras.

Había estudiado ingeniería en la Universidad de Londres y, al mismo tiempo, trabajaba para la British Aluminium. Pero sintió la pasión de construir autos de carrera después de haber reconstruido un Austin Seven, de 1929, con motor Ford, comprado por 8 esterlinas, con el que tuvo éxito en una carrera.

En las primeras épocas, la prometida de Chapman hacía de mecánico, de dactilógrafa, de telefonista, de vendedora y de embaladora. Hoy es su esposa y madre de tres hijos.

Los asuntos prosperaron, especialmente cuando Chapman empezó a vender partes del Lotus que el cliente podía montar por sí solo. Entonces se inició la serie de los autos deportivos que luego harían famoso en todo el mundo el nombre del Lotus.

Stirling Moss ha llamado a Chapman **"el técnico automovilístico más brillante del mundo" y, desde luego,** al abolir el chasis separado, sustituyéndolo por una construcción monocasco, Chapman ha cambiado enteramente el concepto del diseño de los autos de carrera.

Una prueba de eso es que, desde 1962, todos han imitado a los Lotus, y hasta el mismo Ferrari emplea actualmente la carrocería monoplaza tipo Chapman. Otro tanto puede decirse de la casa japonesa Honda.

También el sensacional triunfo del Lotus con motor posterior, en la pista de Indianápolis, ha revolucionado los autos de carrera estadounidenses. De ahora en adelante, en Indianápolis, los coches con motor delantero serán considerados como cosas del pasado.

El concepto del diseño de los autos de Chapman es fundamentalmente sencillo: **"Yo construyo un auto sobre un chasis, todo lo rígido o todo lo ligero que el auto necesite",** ha declarado. Y, desde luego, está en condiciones de construir autos más ligeros que cualquier otro constructor.

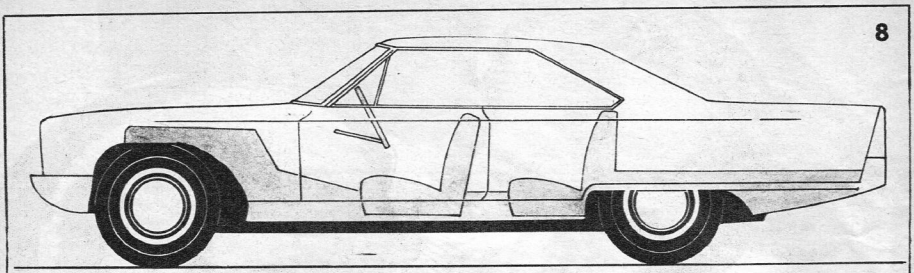
Los autos le obsesionan y cree que su misión en la vida es hacer que Gran Bretaña resulte invencible en las carreras automovilísticas. Su mujer dice de él: **"Afronta los problemas mecánicos de un modo muy poco ortodoxo, pero, invariablemente, encuentra la respuesta exacta".**

Chapman lleva una vida muy dura. Habitualmente trabaja desde las 8.30 de la mañana a las 7.30 de la tarde, y viaja con mucha frecuencia. Se ha concedido solamente una pasión, la de poseer un avión particular. Aprendió a volar en el tiempo de su servicio militar, en la Royal Air Force, y ahora vuela con su Piper Comanche por toda Europa. Goza volando y piensa que eso le hace economizar mucho tiempo y que, por lo tanto, el gasto está justificado.

A los 36 años, Colin Chapman —tenía cinco años y medio cuando fabricó su primer auto de carrera (con piloto de corcho y un hilo de hierro)— simboliza al hombre triunfador; al hombre que goza con su trabajo y que cree firmemente en el valor de lo que hace.

Últimos consejos antes de la partida. Colin Chapman y Jim Clark constituyen hoy un binomio formidable en el campo automovilístico deportivo. ¿Podrán continuar unidos el próximo año?

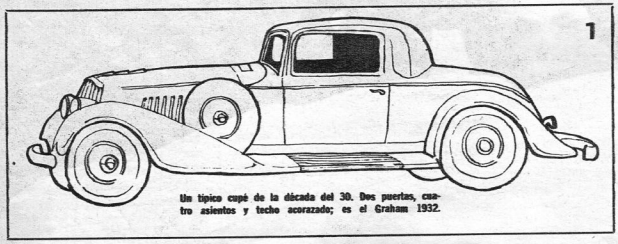
http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



8

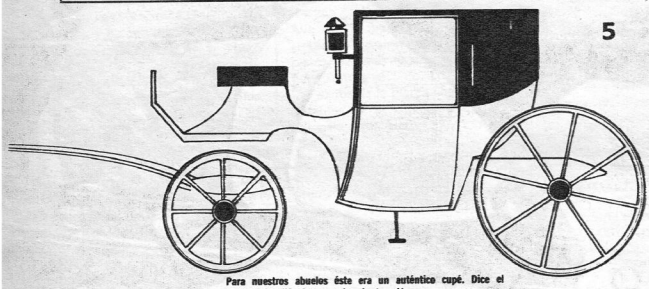
Esquema de un falso cabriolé dos puertas.

¿QUÉ MODELO ES?



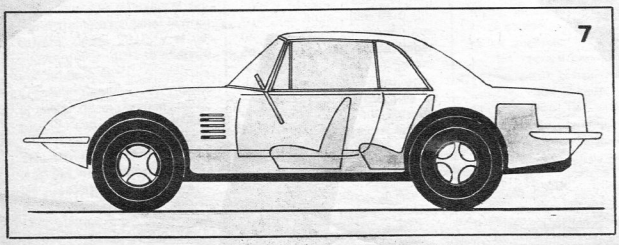
1

Un típico cupé de la década del 30. Dos puertas, cuatro asientos y techo acorazado; es el Graham 1932.



5

Para nuestros abuelos ésta era un auténtico cupé. Dice el diccionario: "Coche cerrado, de tracción a sangre, con cuatro ruedas y dos asientos. Parte anterior de una diligencia".



7

Esquema de un cupé cuatro plazas con tracción y motor traseros.

(2ª NOTA)

CUPÉ (del francés **coupé,** de género femenino) fue aplicado, originariamente, a un coche de caballos cerrado, de dos asientos y con dos puertas laterales; significa "cortada".

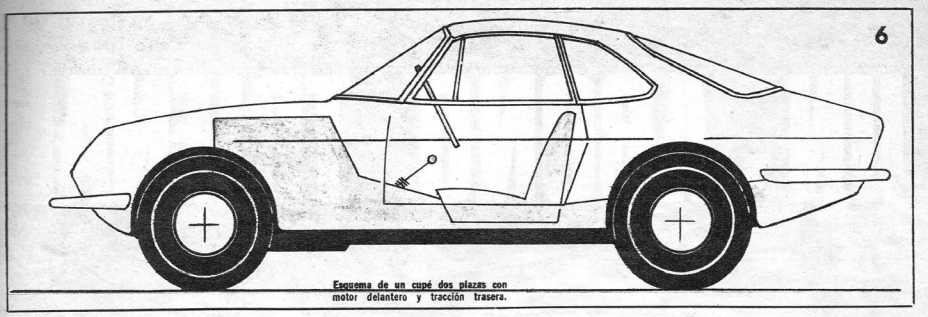
Dijimos que **coupé** es femenino, y ello se debe a que era aplicado a **voiture** que en francés significa **carruaje** (también femenino); luego, por extensión, fue aplicado a los nuevos vehículos con motor de combustión interna a los que se llamó: **voiture automobile.** Más tarde, se simplificó el término y se trasformó en **la automobile** (l'automobile), y luego, solamente, **l'auto.**

Por cuestiones propias del idioma, al traducirse al español, este término cambia de género y pasa a ser **el automóvil.** El término **coupé** se trasforma, en nuestro idioma, en el **cupé.** Sólo a título informativo digamos que para los italianos el auto también es femenino; pero ello se debe a que lo consideran como **máquina automóvil;** en consecuencia, es **lógico que se hable de la máquina.** Aclarada la etimología de la palabra **cupé,** pasemos a historiar un poco su evolución.

Los primeros automóviles producidos a fines del siglo XIX eran modelos totalmente abiertos, carecían de carrocería; a medida que se perfeccionaba la técnica automotriz, los motores se hacían más potentes, los chasis más robustos, y fue así que en ellos se pudieron montar carrocerías sólidas y cerradas. Las primitivas, ubicadas sobre chasis de corta distancia entre ejes, tenían una puerta de acceso al compartimiento de pasajeros por la parte posterior de la carrocería.

Ya entre 1905 y 1906, los chasis se hicieron más largos, el motor se ubicó, definitivamente, en la parte anterior, surgiendo así el **estilo cupé** (ver dibujo 2). Identificaban a este tipo de carrocería las siguientes características: coche cerrado (no convertible), dos puertas y un solo cristal lateral (con dos cristales se consideraba **limousine**). En los

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



Esquema de un cupé dos plazas con motor delantero y tracción trasera.

¿QUÉ ES UN CUPÉ? ● ¿CUAL ES SU ORIGEN? ● ¿CÓMO SE IDENTIFICA? ● CONTINUAMOS EN ESTE NÚMERO CON LA SERIE DE NOTAS SOBRE NOMENCLATURA Y DENOMINACIÓN DE LOS DISTINTOS MODELOS DE AUTOMÓVILES.

Textos y dibujos de
LUIS M. G. VARELA

años siguientes, la industria estadounidense le dio sabor deportivo al cupé y, al mismo tiempo, gran difusión, creando también las variedades convertibles y utilitarias (recordar las **"voiturettes coperas"**, que tenían la tapa del baúl rebatible que se trasformaba en asiento extra).

Actualmente podemos considerar las siguientes variedades o tipos de cupé:

cupé dos plazas: coche de dos puertas, cerrado, de tipo deportivo con dos asientos separados. Llamado comúnmente GT o "berlinetta," si es de pequeñas dimensiones. Ejemplos: BMW 700 cupé; Alfa Romeo Giulia Sprint; Lancia Flaminia GT Touring; Lotus Elite; Morgan Plus 4 Coupé; Corvette Sting Ray (ver dibujo 6).

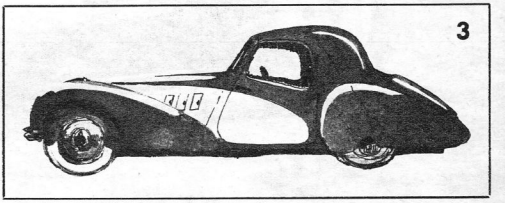
Cupé cuatro plazas: igual al cupé dos plazas, pero con cuatro asientos. Para Italia es el típico dos más dos, al que también suele llamarse GT, denominación esta última que, en rigor a la verdad, no debiera aplicarse a ningún tipo de cupé. Algunos representantes pueden ser la Ferrari 250 GT, la 500 SA; Facel Vega I y II; y de producción nacional, el Auto Union Fissore y el Isard 1.204 (ver dibujo 7).

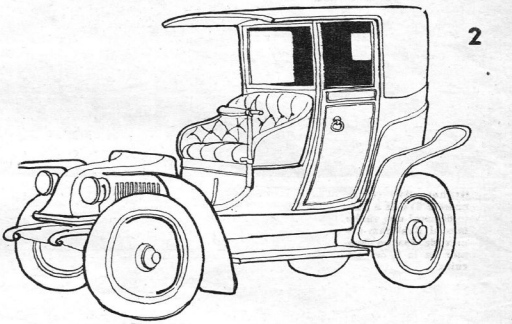
Falso cabriolé cuatro puertas: es un modelo típico de la producción estadounidense: cuatro puertas, cinco o seis plazas, con cristales laterales sin parantes. En EE. UU. se llama Four Door Hard-top o más sencillamente Sport Sedan. Nosotros lo conocemos por "sin parantes". Ejemplos: Impala, Cadillac, Ford Galaxie, etc. (dibujos 4 y 8 pero en versión 4 puertas).

Falso cabriolé dos puertas: idénticas características, pero dos puertas en lugar de cuatro. A la inversa del anterior, hay muchos modelos de producción europea. En EE. UU. también se les llama Coupé de Ville. Ejemplos: Buick Riviera; Impala SS; Auto Union 3 = 6 Sunderklasse; Sunbeam Rapier, etc. (ver dibujos 4 y 8).

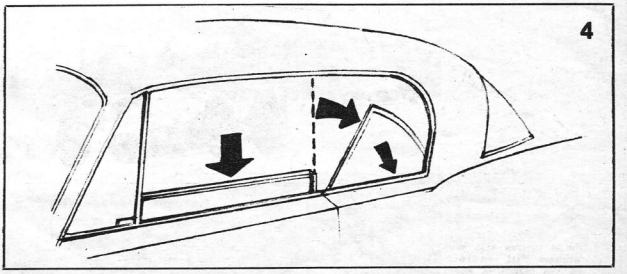
Este esquema permite apreciar cómo al bajar los cristales laterales de un falso cabriolé (dos o cuatro puertas), se forma un espacio libre de parantes.

Un importante capítulo de la historia del automóvil lo representa este cupé tres plazas sobre chasis Bugatti Type 57S; fue realizado en Inglaterra por el carrocero Córsica en 1937, aproximadamente.



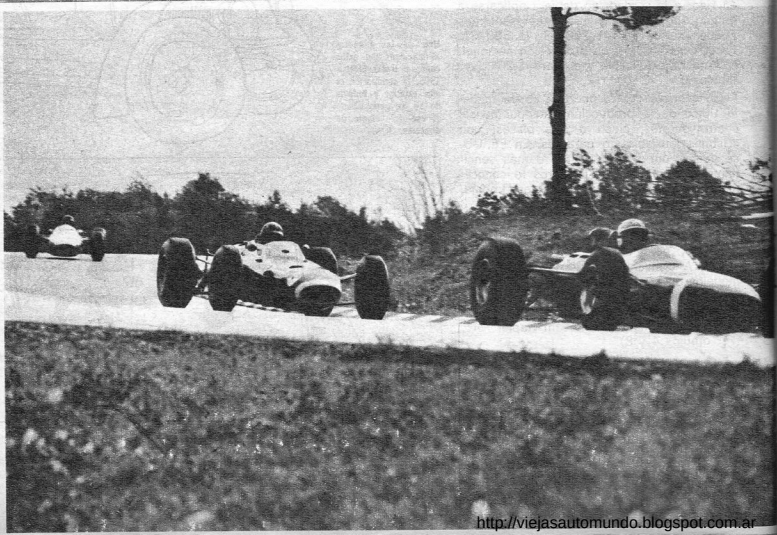


Una de las primeras afirmaciones del estilo cupé; el Baker Electric 1905; la conducción es aún exterior y todavía no se ha generalizado el uso del volante de dirección.



UN ABONO TRIENAL

Graham Hill (coche número 3) está a punto de sacar una vuelta más al Brabham-Climax de Joakim Bonnier en la S del circuito.



Pocos metros más y Graham Hill tendrá en sus manos la segunda victoria de la presente temporada.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

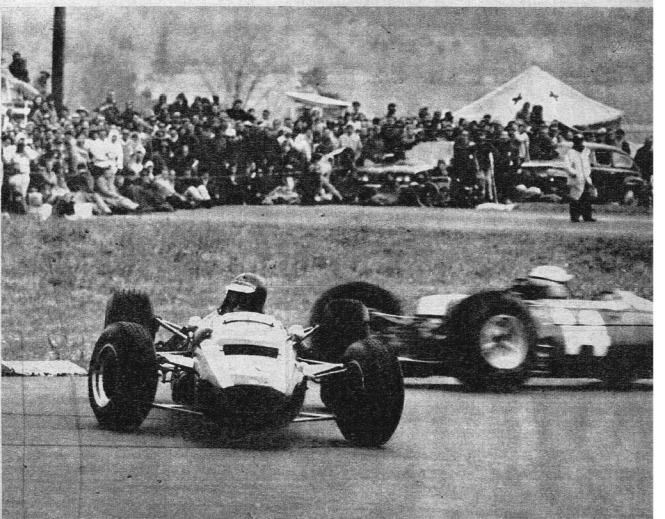
El "mecánico metódico", como se autodefine Graham Hill, bajó el récord del circuito de Watkins Glen, a pesar de la intensa lluvia.

IGUAL que en Montecarlo, Graham Hill ganó por tercera vez el GP de los EE.UU., penúltima prueba del año válida para el campeonato del Mundo de Pilotos.

El fiel corredor de la BRM, no obstante la lluvia, supo imponerse al aguerrido grupo de competidores después de asediar en las primeras tres vueltas a Jim Clark, que había tomado la punta, y de resistir el asalto de todos sus rivales, en especial el de Brabham, que en la vuelta 53 llegó a tomar la punta, pero fue inmediatamente víctima de su "impulso australiano" y sufrió un trompo en la curva de 90° del circuito.

A pesar de las condiciones de tiempo adversas, Hill se permitió establecer el nuevo récord de vuelta, con un tiempo de 1' 11" 9/10, superando el de Clark del año pasado de 1' 12"7/10. Interrogado por los periodistas al finalizar la prueba declaró: "Fue una carrera muy dura. Al comienzo, cuando Clark y Stewart abandonaron, pensé que ganar sería tarea fácil. Luego vino

(pasa a la pág. 15)



Jochen Rindt, el impetuoso piloto austriaco de la Cooper, paga su excesiva "fogosidad" con un violento trompo.

Apoyados sobre su fiel Volkswagen posan los tres protagonistas de la aventura (de izquierda a derecha): Guerrino Fumagalli, de 30 años, mecánico; Angelo Turconi, de 26 años, estudiante universitario y Antonio Fumagalli, de 23 años. A ellos se unirá la doctora sueca Eva Falkenberg, de 26 años de edad.

RAID A LA INDIA

DESDE la más remota antigüedad existieron hombres afectados por una de las más incurables enfermedades: la fiebre de viajar. En el último medio siglo, la aparición y el rápido desarrollo de los automotores hicieron posible, a los modernos émulos de Marco Polo, cubrir enormes distancias en poco tiempo. Entre los miembros de esta "familia internacional de aventureros" se cuentan tres jóvenes italianos, los hermanos Antonio y Guerrino Fumagalli y Angelo Turconi. Hace ya algunos años, la experiencia que la vida de campamento les había dejado, los impulsó a emprender la primera "gran aventura": un raid Milán-Glasgow-Milán. Como medio de trasporte eligieron, con bastante poco acierto, como habían de descubrirlo más tarde, un Fiat 500. La pequeña máquina, incapaz de soportar el duro trayecto sin inconvenientes, ocasionó a los tres viajeros innumerables dolores de cabeza. De regreso a Italia, comenzaron la búsqueda de un vehículo más apropiado. Finalmente la elección recayó en una vieja camioneta que había prestado servicios durante la última guerra mundial, y que gozaba de un bien merecido retiro en uno de los tantos cementerios de automóviles europeos. El noble motor Volkswagen, de 940 cc de cilindrada, fue despertado de su letargo y numerosas modificaciones "rejuvenecieron" a la resistente máquina. Su velocidad de crucero era baja, apenas 55 km/h, pero también lo era su precio: 180.000 liras. Por otra parte, en caminos escabrosos la resistencia es más útil que la velocidad.

Fue así que en 1963 los hermanos Fumagalli y su amigo Turconi decidieron emprender su segundo raid, que con un recorrido total de 12.000 km, les permitió conocer Túnez, Argel, Camerún, Nigeria, Marruecos, España y Francia. En 1964 los 12.000 km se convirtieron en 15.000 y el pintoresco equipo fue visto en Malta, Libia, Egipto, Líbano, Siria, Jordania, Arabia Saudita, Turquía, Bulgaria, Yugoslavia. Sus ansias de conocer aún no han sido saciadas y la India es el "objetivo 1965". En 40 días recorrerán los 20.000 km del itinerario, que pasa por Yugoslavia, Bulgaria, Turquía, Siria, Irak, Irán, Pakistán e India.

frene... mire... compre!... 35-2343

Instale en su **4L o 4F la guantera** que a usted le hace falta, ocultando totalmente la visión de los cables y completando la terminación de su tablero, otorgándole elegancia al mismo. FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES **ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS DORATELLI,** Colocación y Ventas: **Caseros 3233, Tel. 91-0583, Capital,** "APROBADO por I.K.A."

STOCK PERMANENTE.
Bmé. Mitre 585 (alt. Rivadavia 13300) **Tel. 658-0093 Ramos Mejía.**

PROTEJA SU PARABRISAS. del ripio, granizo, etc., con el **PROTECTOR de plástico G. H.** fabricado con materias primas importadas y realizado en dos secciones para facilitar su colocación y retiro. Fácil aplicación mediante ventosas atornilladas; lleva la curva del cristal, no deforma la visual, para automóvil, camión o pick-up.
FABRICANTE: **Atilio O. Gonet,**

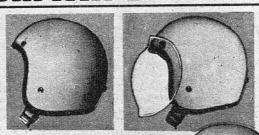
La firma **MAURICIO VITIS** y Cía. S. R. L. Presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L., Dr. Adolfo Dikman 1375/79** (antes San Blas), alt. Av. San Martín 2700 **Teléfono 59-2026,** Buenos Aires
Solicite Folleto Gratis

CUBRE ALFOMBRAS
PLASTIFICADAS Y EN GOMA

VALIANT - FALCON - FIAT CHEVROLET - RAMBLER PEUGEOT.

REPUESTOS Y ACCESORIOS DE GOMA **ROUTE 66**

ALFOMBRAS DE TODAS LAS MARCAS Y MODELOS. BUJES, CORREAS, MANCHONES, CAÑOS, BURLETES, PERFILES, SOPORTES, UN MUNDO DE GOMA. PRECIO OFERTA.
Av. COBO 1068 - T. E. 92-7335 - Buenos Aires

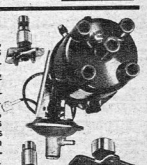


DYNA ROTOR

DINA ROTOR, primera Casa Argentina para el Automovilismo Deportivo. **Rivadavia 12180, Tel. 653-4595, Ciudadela** (a 4 cuadras de Gral. Paz).
Cascos para automovilismo, karting y motociclismo.
Guantes. Espejos cónicos de competición. Equipos especiales. Múltiples especiales. Butacas. Instrumental. Tableros especiales. **Efectuamos envíos al interior.**

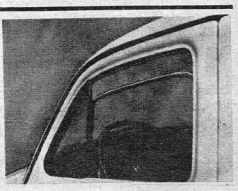
PIZZONI y Cía.
RIVADAVIA 10202 - Tel. 64-1828
distribuidor exclusivo de **CAÑOSSILEN** (MR)
GRAN TURISMO - ABARTH
REPUESTOS Y ACCESORIOS EN GENERAL **COLOCACION**

ALFONSO VEGA
Con taller en **Avda. Santa Fe 4920, Tel. 772-0605,** presenta sus **LEVAS ESPECIALES** de distribuidores para preparar motores FIAT 1500, 750, 600, ISARD 1204, PEUGEOT 403 - 404, VALIANT I, II, III, CHEVROLET 400 y otros. Aumenta considerablemente pique y velocidad, permitiendo aplicarlas en motores standard, turismo mejorada y otras competencias. Próximamente en su nuevo y moderno local; **Teodoro García 2378 - 82** (casi esq. Cabildo al 800).



VENTILETES RENOVAIR

Fue creado para brindarle a Ud. Comodidad y Seguridad en sus viajes. ALGUNAS CARACTERISTICAS: Permite renovar el aire del interior de su coche. Elimina gases tóxicos, evita el empañamiento de los cristales. Al mismo tiempo le otorga seguridad en los días lluviosos y mitiga los rayos solares. Es amovible y de fácil colocación, adaptable a todo tipo de automóviles y camiones.
Este novedoso producto está fabricado totalmente en **Aluminio Anodizado.**
SOLICITE EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO.
Distribuidores en Capital Federal: **PRECIO S. A.,** Warnes 702 - **FAC S. C. A.,** Jujuy esq. Alsina.
Sus fabricantes METALURGICA RENOVAIR, Baigorria 2812, **Tel.: 53-3561, Capital Federal.**
ZONAS DISPONIBLES. **Patentado baja el Nº 138.121.**



http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

UN ABONO TRIENAL (viene de la pág. 13)

la lluvia y el circuito se convirtió en una pista de patinaje."

Clark, con evidentes fallas en el encendido de su auto, al largar la competencia, había tomado la punta como es su costumbre, pero parece que la Lotus, como se vio en Monza, tiene serios problemas con las innovaciones que últimamente ha aportado a sus motores.

Brabham, después del trompo, quedó relegado a un meritorio tercer puesto que mantuvo hasta el final, siguiendo a su coequiper Dan Gurney, y colocando dos coches de su marca en los lugares de privilegio, con lo que la industria británica ve confirmada una vez más su indiscutible supremacía.

El fracaso de los coches rojos fue evidente: Surtees accidentado, el "mago de Maranello" recurrió nuevamente al mexicano Pedro Rodríguez, a quien siempre tuvo relegado, para no cederlo a otro equipo rival, sabiéndolo un óptimo corredor, que cómodamente puede competir con los mejores del mundo. Lo que los entendidos pronosticaron el año pasado al finalizar el GP de Italia en Monza, en el que ganó Surtees, se hizo realidad: este año Ferrari no ganó ni una competencia de Fórmula 1. Y mayor valor tiene el pronóstico si se piensa que fue formulado justamente al terminar una competencia en la que triunfaron las máquinas del "Caballito Rampante".

Es evidente que Italia ha perdido su supremacía en el ámbito mundial de los coches de fórmula.

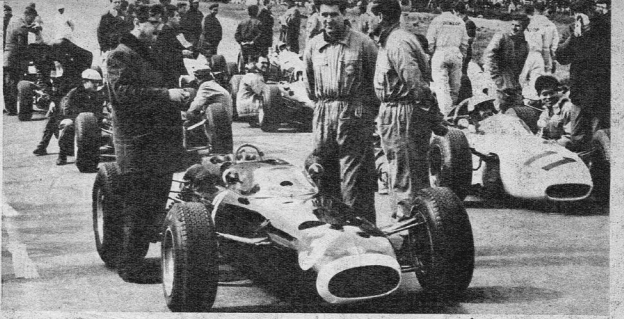
Resulta difícil de pronosticar el futuro de Honda y de Cooper. Si bien la primera demuestra cada tanto tener condiciones para mejorar, la segunda ha dado resultados negativos y parciales afirmaciones gracias a la tenacidad del más testarudo de los corredores: Bruce Mc Laren.

En síntesis el GP de los EE.UU. ha confirmado nuevamente que, ausente Clark de la pista, sólo dos corredores y una marca pueden triunfar: Hill, Stewart y BRM.

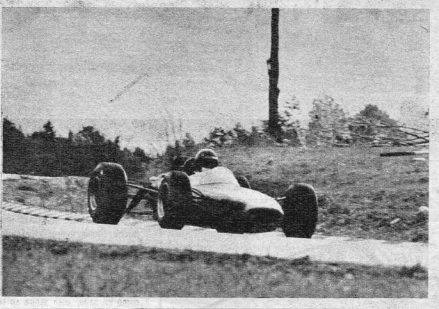
Falta el GP de México, donde se definirá el segundo puesto del Campeonato 1965. Será prácticamente una "disputa en familia", ya que los dos representantes de BRM deberán disputar los puntos necesarios.

CLASIFICACIÓN GENERAL

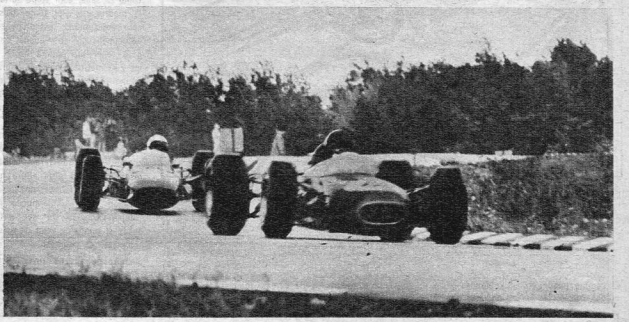
1°) Graham Hill, con BRM, en 2h 20' 36" 1/10. Promedio: 173 km/h (110 vueltas).
2°) Dan Gurney, con Brabham, en 2h 20' 48" 6/10 (110 vueltas).
3°) Jack Brabham, con Brabham, en 2h 21' 33" 6/10 (110 vueltas).
4°) Lorenzo Bandini, con Ferrari, en 2h 21' 9" 7/10 (109 vueltas).
5°) Pedro Rodríguez, con Ferrari, en 2h 21' 50" 7/10 (109 vueltas).
6°) Jochen Rindt, con Cooper, en 2h 20' 48" 2/10 (108 vueltas).
7°) Richie Ginther, con Honda, en 2h 21' 40" 6/10 (108 vueltas).
8°) Joakim Bonnier, con Brabham-Climax, en 2h 21' 46" 8/10 (107 vueltas).
9°) Bob Bondurant, con Ferrari, en 2h 21' 39" (106 vueltas).
10°) Richard Atwood, con Lotus-BRM, en 2h 21' 49" 9/10 (101 vueltas).
11°) Jo Siffert, con Brabham-BRM, en 2h 21' 35" 4/10 (99 vueltas).
12°) Moisés Solana, con Lotus, en 2h 20' 40" 7/10 (95 vueltas).
13°) Ronnie Bucknum, con Honda, en 2h 21' 35" 6/10 (92 vueltas).



Tony Rudd (a la izquierda), constructor del BRM ganador, es famoso por su costumbre de rezar antes de cada competencia. Esta vez sus plegarias fueron escuchadas.

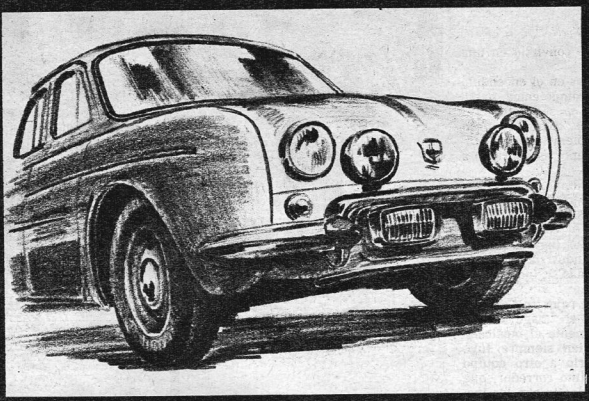


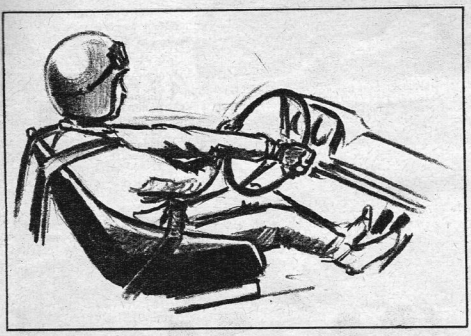
El norteamericano Dan Gurney se clasificó segundo en el Gran Premio de los Estados Unidos, a 12,5 segundos del ganador.



Dan Gurney es asediado por Lorenzo Bandini, primer piloto del equipo Ferrari, luego del accidente sufrido por su coequiper John Surtees.

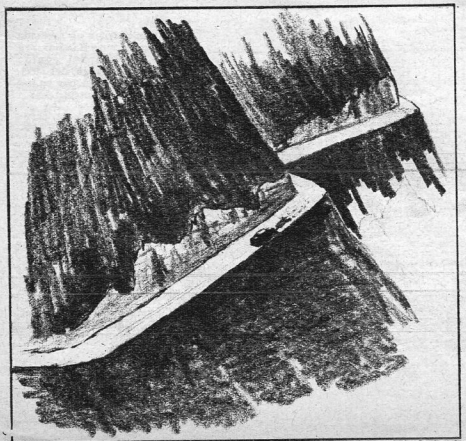
El "marine" Dan Gurney, segundo piloto del equipo, ganó una vez más al "patrón" Brabham. Felizmente son buenos amigos.





La forma de maniobrar el volante dependerá de su modalidad conductiva, pero jamás cruce los brazos en X ni acompañe con los codos sus movimientos.

El camino puede ser muy sinuoso y de pronunciada pendiente, o de curvas abiertas empalmadas con rectas cortas en descenso. Este tipo de camino se llama "faldeo".



El llano y la noche

El camino llano y pavimentado de la primera etapa no ofrece mayores inconvenientes. Se puede correr ligero, salvo en las esporádicas curvas trazadas para sortear los pueblos laterales a la ruta. Solamente cuenta en el cálculo la habilidad del conductor, la noche y, quizá, algún banco de niebla, ya que, como se sabe, esta etapa se larga a las 2 de la madrugada. Por tanto, y solamente para esta oportunidad, usted deberá equipar su automóvil con una buena batería de faros para tener luz óptima hasta por lo menos los 200 metros. Conviene reforzar la dotación normal del coche con otros dos reflectores, ya que a grandes velocidades es peligroso frenar a fondo intempestivamente ante alternativas imprevistas. Los haces luminosos deben ser efectivos en el centro del camino. Haga abstracción de las leyes de tránsito cuando regule los faros: coloque dos poderosos antiniebla a la altura que especifican las normas de fábrica, no anule las luces de posición traseras ni mucho menos las de "stop". Además de ser antirreglamentario desde el punto de vista de este tipo de competencias, es peligroso.

Siempre que no obstruya el camino de otro competidor, trate de viajar por el centro de la ruta. De este modo dispondrá de espacio por ambos lados en caso de sufrir un reventón, desbande o pinchadura a altas velocidades. Ceda paso por su izquierda a los que traten de pasarlo.

Ripio

Gran parte del Gran Premio se desarrolla sobre caminos de ripio. Este tipo de pavimento no impide marchar a velocidades elevadas, pero tenga en cuenta lo siguiente: el abovedado del camino de ripio, generalmente, es más pronunciado que el del asfalto. Si bien no es un problema serio hace más aconsejable viajar por el centro. En este caso se debe prestar mayor atención para dejar paso a quienes lo solicitan.

Si el camino ha sido muy transitado es muy probable que encuentre formadas las huellas correspondientes a cada mano. En ese caso, no tiene más que seguir la senda demarcada, salvo cuando tenga que tomar una curva. Conviene recordar que la condición subvirante o sobrevirante de su coche se acentúa en el ripio, especialmente cuando éste es flojo.

Badén-badén

En la tercera etapa (entre La Rioja y Catamarca), el suelo está formado por arena y ripio. Después de la cuesta de Miranda, prevalecen las grandes rectas, aunque se presentan accidentes orográficos típicos de los caminos que costean altas montañas: los badenes. Éstos no son más que cortes abruptos del terreno, ocasionados por ríos o arroyos de montaña que en ciertas épocas del año traen aguas de deshielos o de lluvia. Descartados los puentes como solución, Vialidad Nacional optó como medio de pasaje por pendientes, más o menos suaves, que bajan a los lechos de estos cañadones.

Muchos de estos badenes tienen el fondo pavimentado con hormigón para evitar la erosión, mientras que otros son de ripio, y su estado depende del empeño con que las cuadrillas viales realizan su labor. Los badenes grandes no obligan a reducir la velocidad de marcha, ya que se los puede enfrentar "a fondo" sin riesgo de "volar" al llegar a la cima de la pendiente. Los badenes cortos, en cambio, pueden crear problemas a causa del desfasamiento de la onda de rebote del coche al alterarse bruscamente la horizontalidad. En estos casos es muy probable que las suspensiones lleguen al fondo de su recorrido. Cuando el auto se encuentra en la parte más profunda del badén, conviene levantar el pie del acelerador y no frenar. Así, las ruedas pueden girar libremente en la zona de mayor flecha de la curvatura del camino, donde el peso del coche se desplaza primero sobre el tren delantero y luego sobre el trasero, solicitando el máximo de las respectivas suspensiones y del sistema de transmisión. A veces el badén tiene el fondo fracturado, hecho que usted recién notará al enfrentar el problema. Dentro de lo posible trate de disminuir suavemente la velocidad, porque de lo contrario el coche puede "hocicar" y reducir el recorrido de la suspensión delantera más de lo conveniente.

Cuando llegue al accidente, deje las ruedas libres, es decir, sin freno ni tracción, para que puedan sortear el pozo con su propia velocidad de rotación. De no obedecer esta conducta, en el corto tiempo en que las ruedas están en el aire se frenarán o acelerarán más que cuando rodaban adheridas al suelo, según se frene o acelere. Esta recomendación es válida en cualquier circunstancia y para cualquier tipo de bache o pozo.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Si usted piensa intervenir en el

GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TM...

Si usted piensa intervenir en el Gran Premio TM es conveniente que recorra, por lo menos una vez, la ruta por donde se desarrollará la competencia. Este reconocimiento lo ayudará a componer una imagen somera de lo que le deparará el camino y le será útil, además, para organizar su sistema de abastecimiento.

Vías de agua

Cuando tenga que vadear una línea de agua hágalo despacio, y evitará pérdidas de tiempo en secar bobinas, distribuidor o bujías. Cuando salga de ella, ¡atención! Los frenos están mojados y no tienen efectividad. Para secarlos apriete el pedal durante la marcha hasta que las zapatas rocen las campanas. La fricción evaporará el agua.

Barro

Otro enemigo es el barro. Con él, más que nada juega la buena suerte. Olvide que participa en una competencia de velocidad y maneje con suma prudencia. Accione suavemente el acelerador, marche en segunda o en tercera, y solamente si el terreno lo permite coloque la directa. Observe el camino treinta o cuarenta metros delante de su auto, para poder decidir la trayectoria a seguir. Si los que ya pasaron fueron muchos, la ruta barrosa revelará sus consistencias de acuerdo con la profundidad de las huellas. Trate de no meterse en ellas porque sus crestas pueden tocar el piso del coche y frenarlo. Si su auto se "encajó", no insista con el acelerador porque lo único que conseguirá es enterrarlo más. Trate de construir un camino de piedra para las ruedas motrices, y si no encuentra piedras recurra a yuyos o pastos. Mientras usted retoma el volante, su copiloto empujará el coche para ayudarlo a salir. Las ruedas delanteras tienen que estar derechas; de lo contrario, dificultarán la salida.

La montaña

El camino trazado en las laderas de una montaña para cruzar al otro lado de la misma se lo denomina "de cornisa", o simplemente "cuesta". Este camino suele ser sumamente sinuoso y de laderas muy pronunciadas. El ascenso resulta trabajoso y pesado para el motor, ya que se debe marchar casi constantemente en segunda y muchas veces en primera. Es imprescindible mantener el motor a un régimen elevado (por lo menos al de cupla máxima), pues le cuesta levantar vueltas, tanto por la pendiente misma como por el enrarecimiento del aire. Una precaución importante es apretar al máximo la tapa del radiador, porque cuanda la presión atmosférica es baja por causa de la altura, el agua entra en ebullición a menos de 100 grados centígrados. En ciertas ocasiones, la pendiente llega muy cerca del límite admisible capaz de trepar un automóvil y, como remate, el camino continúa en una curva cerrada y en subida: ponga la primera velocidad antes de abordar la curva, corte por la cuerda y después alárguela en su salida. Si el motor cae mucho de revoluciones, haga un suave zigzagueo de lado a lado de la ruta. Este maniobra "aplanará" un poco la pendiente, permitiendo al motor retomar un régimen de trabajo más descansado. Si el motor tiende a detenerse, aun en primera, desembrague, aplique el freno de mano, acelere y embrague suavemente al mismo tiempo que suelta el freno de mano. Por supuesto, la caja estará en primera. Descender por una cuesta es mucho más difícil que treparla. El camino puede ser muy sinuoso y de pronunciada pendiente, o de curvas abiertas empalmadas con rectas cortas en descenso. Este tipo de camino se denomina "faldeo". Ponga atención porque también en los "faldeos" hay curvas cerradas. Teóricamente se recomienda descender en la misma marcha que hubiera utilizado para subir, pero en la práctica muchas veces se baja en tercera cuestas que se hubieran trepado en segunda. La velocidad del descenso es mucho mayor y requiere un empleo más intenso de los frenos. No se deje seducir por la tentación de acelerar en las cortas rectas descendentes, especialmente si el camino es de ripio. Recuerde que en la otra punta lo espera una curva en la que el ripio puede convertirse en bolillas, que provocan el bloqueo de las ruedas al aplicar los frenos, disminuyendo su capacidad de frenaje. En este terreno es donde se destacan los "cajistas", que saben administrar sus frenos, evitando el recalentamiento de las campanas y el desgaste abusivo de las cintas al utilizar como elemento frenante el motor en la marcha adecuada.

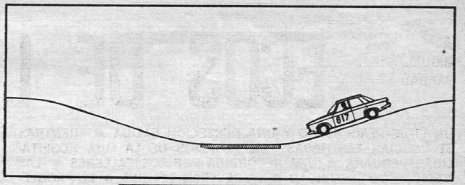
Negociar curvas en descenso, especialmente cuando se suceden unas a otras, requiere un gran ejercicio de los brazos del conductor. La forma de maniobrar el volante dependerá de su modalidad conductiva, pero jamás cruce los brazos en X ni acompañe con los codos sus movimientos, porque quitará soltura a los mismos. Aunque parezca superfluo recordárselo, tenga presente que doblar en punto muerto o desembragado es buscar nuevas complicaciones, que su sumarán a las que tiene en ese momento.

Recomendaciones al margen

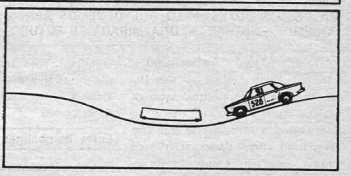
Estudie y ensaye con su copiloto todos los movimientos y operaciones que tendrían que hacer en caso de cualquier emergencia. Prevea aun las peores. Por ejemplo, si el motor comienza a incendiarse, póngase de acuerdo sobre quién bajará a abrir el capot y quién accionará el extinguidor. Nosotros recomendamos que sea el copiloto, que tiene mayor libertad de acción, el encargado de realizar la primera tarea, y que el conductor tome a su cargo el extinguidor. Si el incendio adquiere mayores proporciones, el copiloto debe ayudar en la tarea echando tierra o arena.

En la parte interior de su casco pegue un papel indicando su grupo sanguíneo; lo mismo hará su copiloto. Esta medida resulta sumamente útil en caso de accidente.

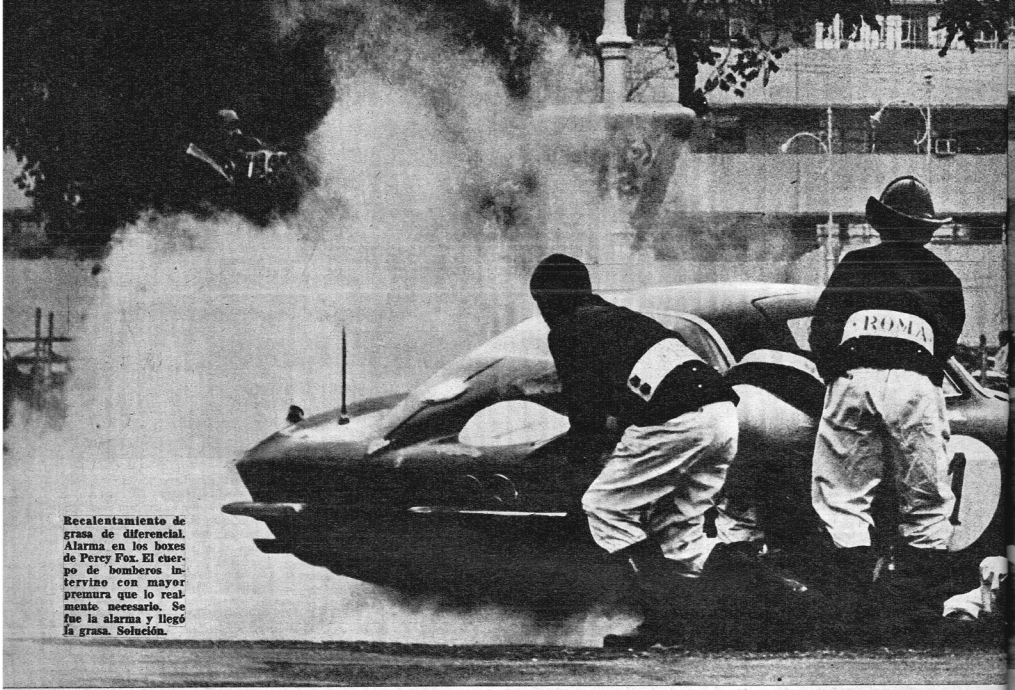
En su equipo de accesorios lleve un paquetito de dulce de membrillo. En caso de que el tanque de combustible se fisure y pierda nafta, podrá obturarlo con un poco de dulce como medida de emergencia. Por último, en ningún momento prescinda del casco protector y del cinturón de seguridad; es preferible sufrir un poco el calor que cualquier imprevisto.



Muchos badenes tienen el fondo pavimentado con hormigón (arriba), mientras que otros son de ripio y su estado depende de la labor de Vialidad Nacional.



Otras veces, la pendiente llega muy cerca del límite admisible capaz de trepar un automóvil y, como remate, el camino continúa en una curva cerrada y en subida.



Recalentamiento de grasa de diferencial. Alarma en los boxes de Percy Fox. El cuerpo de bomberos intervino con mayor premura que lo realmente necesario. Se fue la alarma y llegó la grasa. Solución.

por MIGUEL ANGEL BARRAU

ECOS DE LAS SEIS HORAS

UN VIAJE PLACENTERO Y UNA RECEPCIÓN CÁLIDA ● MIENTRAS SE "COCIAN LAS HABAS" DISFRUTAMOS DE LA FINA HOSPITALIDAD PERUANA ● UNA RECORRIDA POR LOS TALLERES ● LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD ● LA REVISIÓN TÉCNICA ● EL PROBLEMA DE LOS BOXES ● LO QUE DEBEMOS APRENDER Y LO QUE PODEMOS ENSEÑAR ● UNA MIRADA AL FUTURO.

TODO EN la vida tiene comienzo y, para quien esto escribe, las "Seis Horas Peruanas" se iniciaron aquí, en Buenos Aires.

Ceños adustos, caras hoscas y la fría formalidad oficial desaparecieron de pronto, como por encanto. La transición fue demasiado brusca para dejar de notarla. Hablábamos el mismo idioma y, sin embargo, el resultado era distinto. Estábamos en manos del personal de tierra de Aerolíneas Peruanas.

La rapidez es la característica de nuestra era. Aterrizamos antes de que la conversación languideciera. En el aeropuerto de Lima, los fotógrafos, cronistas y cameramen de los noticieros aguardaban.

Juan Manuel Fangio es figura. Es noticia. Con su habitual calma respondió a todos y cada uno. Ello no fue óbice para que, al día siguiente, algunos diarios trajeran declaraciones suyas que nos movieron a hilaridad a la hora del desayuno. Cosas de la prensa.

Entre bambalinas

Mientras tanto, se cocían algunas habas. Esto hay que comprenderlo. El automovilismo peruano se asemeja a un niño fuerte, vitaminizado, saludable, pleno de vigor y de posibilidades, pero niño aún. Los pilotos argentinos habían sido invitados a participar en la competencia, y sus gentiles colegas peruanos agotaron los medios para que las montas fueran todo lo buenas posibles.

Juan Manuel Bordeu quedó a pie. No fue culpa de nadie. De endilgársela a alguien, deberíamos hacerlo a su propio renombre. Nos lo dijo Pitty Block:

—No es fácil ofrecer un auto a un "campeonazo" como Bordeu... Tiene que ser un "carro" con el que pueda ganar. Como no podemos ofrecérselo, preferimos disculparnos ahora que hacerlo después... El año que viene será distinto...

Así. Honestamente. Sin palabras rebuscadas. Con afectuosa sinceridad. Con la misma tesitura con que la fina hospitalidad peruana nos hizo sentir bienvenidos y participar, en vez de asistir.

Una visita a la necrópolis

Doblamos por una calle estrecha. Por la amplia puerta del garaje se escapaban tonos de "pur sang". De doble árbol. De Webers. Los generosos tubos de descarga mandaban el nombre Alfa Romeo a los cuatro vientos... Penetramos al recinto sagrado. A poco que nos recuperamos de la impresión creímos estar en un "camposanto". Alfas... Alfas enfermos, Alfas tullidos, Alfas traumatizados, Alfas canibalizados... y Alfas muertos. Toda la gama. Desde la inocente Giulietta al poderoso 2,6, la representación era completa. No faltaban ni algunos Zagato que pusieran la pincelada de "fuori serie".

Claro que también los había... vivitos y coleando. Es decir: vivitos. Lo de coleando llegó luego, en el Campo de Marte. Pero esa es otra historia.

Le pusimos los ojos encima al primer motor Giulia TA llegado a esta parte del continente.

El domingo, Julio Guimarey le puso algo más que los ojos encima. Puso el pie donde se debe poner, y los cinco sentidos en lo que estaba haciendo. Lo hizo bien. Muy bien.

El Alfa, a despecho de algunas predicciones que confunden vigor conductivo con rompeautos, regresó al "camposanto" con la misma salud con que partiera. Sobre él recorrimos con la vista la sección inválidos y... nos fuimos al hotel.

No entendíamos nada.

El resto del tema...

...sigue dando para largo. Aunque el espacio nos quede corto. Debemos destacar la seriedad con que el C.A.S. enfoca toda actividad deportiva. Pero

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

El Lotus Elan que condujo Pitty Block está "con tutti". Entre otras cositas: llantas de magnesio, motor Cosworth y Dunlop R 7. Lamentable fue su abandono, originado en la rotura de la carcasa del diferencial.

"Cachi" Eduardo Dubós. De quien Fangio dijo: "Un piloto cabal para una carrera de largo aliento". Un vencedor que recibió aclamaciones merecidas.

Un espectáculo reconfortante para ojos argentinos: autos, autos y más autos. Sobre todo, "fierros gordos". De esos que nos hacen suspirar.

PERUANAS

especial mención debe tener el aspecto seguridad. Tanto ella como la verificación técnica, la **intención** —si no el resultado— de la organización de boxes y el estupendo control del público son temas en los que deberíamos ahondar, porque de ellos podemos aprender. Bastante.

En trueque podemos brindar una mecánica más fina, más desarrollada, y un estilo de conducción que, sin ser espectacular, podemos denominar **llamativo**, pero, sobre todo, **eficiente**. La muestra más cabal, por imperio de las circunstancias, estuvo a cargo de Atilio Viale del Carril, al comando de un Morris Cooper S 1.300 cc.

No usaremos aquello tan "demodeé" de **"No conocía el circuito"**, **"jamás había subido al auto"**, etc. Sería disminuir nuestro elogio, que tiene altura, porque altura tenían los contrincantes. Baste decir que nunca perdió de vista al puntero de su categoría, que utilizó constantemente **todo el piso** para poder usar **todo el auto**, y que, al indicarlo boxes, quebró al puntero, arrebatándole el privilegio que ya no abandonaría el pequeño N° 44 hasta que la bandera a cuadros lo consagrara vencedor de su categoría. Eficaces colaboradores del triunfo fueron Javier Arce y Enrique Pérez, **excelentes pilotos peruanos**, a cuya gentileza —al igual que al amistoso interés de Dennis González— debe nuestro compatriota la oportunidad de su lucimiento.

El futuro...

...inmediato se llama **Gran Premio Turismo Mejorado**. En él, los pilotos peruanos nos harán el honor de su presencia. El **mediato** se llama **Fórmula 3**.

El número de participantes peruanos en nuestra Temporada Internacional estará condicionado a limitaciones ajenas a la voluntad **de unos y de otros.**

Un auto es seguro. Dos, probables. Tres, posibles...

Dicen que es feo hacer nombres. Pero, entre ustedes y yo, confidencialmente, en el mismo orden, anótenlos: **Pitty Block, Cachi Dubós y Dennis González.**

Mientras en Perú, para este año, consultas van y vienen; en Uruguay, Brasil y Colombia el **virus** de la fórmula hace sus presas. En México ya sentó sus reales.

¡Qué bien suena a los oídos eso de **Temporada Latinoamericana de Fórmula 3! ¿O no?**

Pareciera como si se toparan. Se toparon. No una, sino muchas veces. No solamente entre el Volvo y el MG B: "¡¡Déjame pasar, hombre!!".

La fila india no fue tan popular como puede creerse. Aunque para nuestra modalidad pudiera parecer extraño, los autos entraban de a tres o cuatro en una misma línea. ¡¡Bravo, "ragazi"!!

automundo

DESDE LOS ESTADOS UNIDOS

☆★☆★☆★☆★☆★

Langhorne: el pelotón cubre la vuelta preliminar a las "125 millas" en pos del coche largador.

Richard Petty

250 MILLAS ESTÁNDAR DE NASCAR EN WEAVERVILLE

La reaparición de Richard Petty y su "hemi" Plymouth en las pistas de Nascar está haciendo tambalear el reinado de Ford. El joven campeón nacional de 1964 obtuvo su segundo triunfo del año (de cuatro carreras corridas) al hacer suya la prueba de 500 vueltas en la media milla peraltada de Weaverville, Carolina del Norte, batiendo por más de dos vueltas al segundo, Ned Jarrett, actual puntero del ránking. El promedio de Petty fue de 119 km/h, media muy baja debido a los accidentes y a que la lluvia decretó una detención de 49 minutos a las 37 vueltas.

Petty señaló un nuevo récord para pista de media milla al hacer su eliminatoria a 139,105 de media; largó por la cuerda en la primera fila, pero dominado antes de la primera curva por Jarrett, el segundo clasificado, que se mantuvo al frente durante las primeras siete vueltas. En la segunda vuelta, Petty fue pasado por Pearson, Johnson y Hutcherson. Junior Johnson pasó al frente en la séptima vuelta y se mantuvo hasta la 37, en que se ordenó detener la carrera por la lluvia. En ese intervalo, se desinflú su goma trasera derecha; al reanudarse la marcha, debió detenerse en su box para cambiar la rueda, con lo que perdió su colocación. Pearson tomó el comando del lote, manteniéndolo hasta la vuelta 127, en que sus mecánicos lo llamaron a reabastecerse. Petty pasó al frente hasta la vuelta 167: al detenerse a cargar nafta tuvo que ceder su puesto a Junior Johnson, que había recuperado todo el terreno perdido. Johnson punteó hasta la vuelta 193 en la que chocó contra la valla exterior quedando eliminado. Petty recuperó la primera posición y la conservó hasta el final, salvo por un momento en la vuelta 263 que fue pasado por Pearson; éste perdió una vuelta al reabastecerse en la vuelta 398 y al reanudar la marcha rompió un palier, debiendo abandonar. La deserción de su rival más serio dejó a Petty en punta, con cuatro vueltas sobre Jarrett, de las que perdió dos al parar en su box en la vuelta 422. La clasificación final fue: Richard Petty (Plymouth 1965); Ned Jarrett (Ford 1965); Dick Hutcherson (Ford 1965); Buddy Baker (Dodge 1964); Cale Yarborough (Ford 1964).

NUEVAMENTE MCELREATH EN LANGHORNE

Jim McElreath

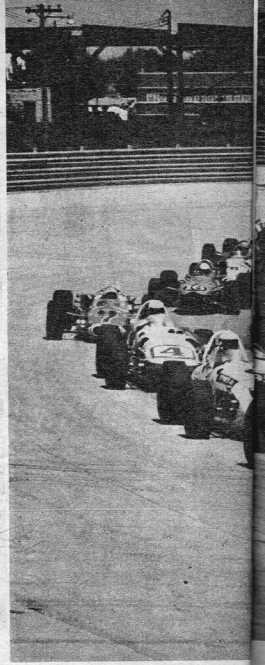
Jim McElreath obtuvo su tercera victoria en el Campeonato Nacional del USAC de 1965 al imponerse con relativa facilidad en las 125 Millas de Langhorne, siempre al volante del Zink-Urschel Special (Brabham-Offenhauser). Con este triunfo, se afirma en el segundo puesto del ránking, aunque bastante lejos —825 puntos— del puntero Andretti. Hasta el momento, el score del campeonato es: Ford 5, Offenhauser 4. Foyt se clasificó segundo con su Ford-Lotus, y Gordon Johncock, que continúa sorprendiendo con sus extraordinarias performances, fue tercero, con su roadster Offenhauser. Contra todo lo esperado, ese roadster recuperó para las "piezas de museo" el récord nacional de la milla, al clasificarse en 29,74 segundos, a una media de 194,767. El récord anterior había sido registrado en noviembre de 1964 por Parnelli Jones (Lotus-Ford), en Phoenix: 190,477 km/h.

Johncock partió en el puesto de honor y se defendió, lucidamente, del ataque de Andretti, su primer desafiante. En la vuelta 24, Malone se fue contra la valla en su Offy "a popa" y Hurtubise debió hacer un trompo para esquivarlo. McElreath, que había partido en quinto lugar, aprovechó la marcha reducida —siete vueltas con bandera de precaución— para ajustar la traba de su palanca de cambios, que saltaba y le tenía ocupada una mano. Resuelto su problema, atacó decididamente y en la vuelta 40 alcanzó a Andretti y Johncock, pasando al frente; en esa misma vuelta, Andretti le quitó el segundo puesto a Johncock. Foyt inició su ofensiva en la vuelta 50; en la 59 marchaba segundo, a cinco segundos de McElreath, y sólo a uno en la 83, cuando su Ford comenzó a recalentar y lo obligó a aminorar. Andretti iba colocado tercero, pero en ese momento se soltó un soporte del asiento; al reducir la marcha fue pasado por Johncock, que llegó a ponerse a un largo de distancia de Foyt sobre la línea de llegada...

Clasificación final: McElreath (Brabham-Offenhauser), A. J. Foyt (Lotus-Ford), Johncock (Kurtis roadster-Offenhauser), Andretti (roadster Offy), Bob Unser (Offy a popa), Branson (chasis de dirt-track, Offenhauser). McElreath hizo un promedio de 168,715 km/h. Entre las siete máquinas con motor a popa que se presentaron, había solamente dos Ford: Foyt y Hurtubise..., pero sorprende más aún el hecho de que en una pista corta, y por consiguiente muy propicia, sólo tres coches con motor a popa —Foyt, McElreath y Bob Hunser— pudieron entrar entre los diez primeros en las eliminatorias: el registro más veloz fue, como dijimos, el de Johncock, con el viejo roadster Offenhauser; Don Branson fue segundo, con un chasis de dirt-track y motor Offenhauser; Andretti tercero, con un nuevo roadster peso pluma de Brawner y motor Offenhauser. El "nuevaolero" mejor clasificado fue Foyt —cuarto— con su Lotus-Ford: evidentemente, la vieja guardia no ha terminado de rendirse... por ahora.

INDIANA, MIDGETS DEL USAC CHUCK RODEE EN FORT WAYNE,

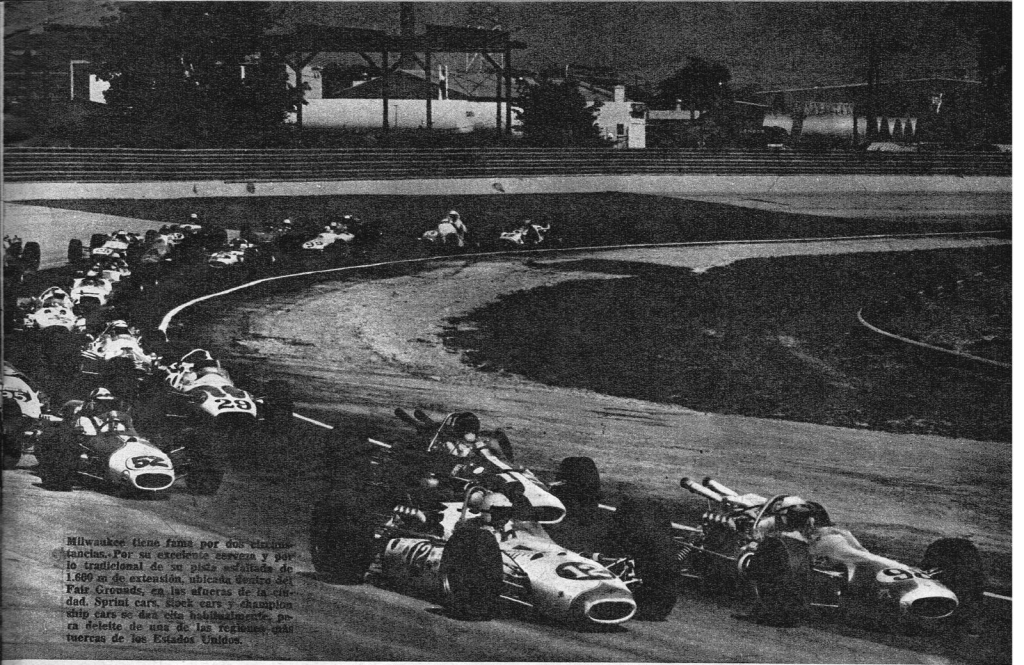
Chuck Rodee, al volante del Loniewski-Offenhauser de 1.800 cc, batió todos los récords de la pista de media milla sin peralte del Baer Field, en Fort Wayne. Hizo el mejor tiempo de eliminatorias —19 segundos— y se impuso en la prueba de fondo, sobre 40 vueltas, a un promedio de 151,245 km/h. Estos registros superan a todo lo obtenido hasta ahora en esa pista por máquinas de hasta seis litros de cilindrada, pero esto no tomó a nadie de sorpresa: de los 40 competidores que se presentaron a la clasificación, 18 batieron el récord de vuelta, como sabroso anticipo de lo que había de ser una de las más brillantes carreras en esa pista. Las series preliminares fueron ganadas por Bob Wente, Tommy Copp, Henry Pens y Chuck Rodee. Dieciocho máquinas participaron de la carrera final, en la que hubo un solo abandono. Rodee ganó de punta a punta pero no muy cómodamente, ya que durante las cuarenta vueltas tuvo que esforzarse para mantenerse delante de Henry Pens y Bobby Grim, que lo escoltaron en ese orden a la llegada; los tres con midgets Offenhauser.



Johnny Rutherford

Chuck Rodee

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



Milwaukee tiene fama por dos distintas circunstancias. Por su excelente cerveza y por lo tradicional de su pista asfaltada de 1.600 m de extensión, ubicada dentro del Fair Grounds, en las afueras de la ciudad. Sprint cars, Stock cars y champion stock cars se dan cita habitualmente, para deleite de una de las regiones más fuertes de los Estados Unidos.

FIN DE SEMANA EN MILWAUKEE

LA PISTA de asfalto de una milla de Milwaukee presentó un programa de carreras del USAC desarrollado en dos días: una prueba del campeonato nacional y una del campeonato estándar, ambas de 150 millas, que se adjudicaron, respectivamente, Joe Leonard y Paul Goldsmith, ex campeones estadounidenses de motociclismo. Joe Leonard, que debutó este año en Indianápolis, obtuvo así su primera victoria del año en una prueba por el campeonato nacional, conduciendo el Halibrand-Ford con motor a popa del equipo All American. Su promedio, bajo por culpa de algunos accidentes, fue de 156,517 km/h. Parnelli Jones hizo el mejor tiempo de clasificación —32,44 segundos— a una media de 178,557, y dominó la carrera hasta la vuelta 80, en que debió parar en el box con una falla seria de encendido en su Lotus-Ford; Mario Andretti tomó la delantera, pero por sólo una vuelta, ya que Leonard, que lo seguía pegado, lo pasó en seguida y se fue alejando, para cruzar la línea de llegada con casi cinco segundos de ventaja. A. J. Foyt fue el culpable de la primera señal de peligro al hacer un trompo en las vueltas iniciales, mientras trataba de pasar a Andretti por adentro —demasiado ajustado— en la curva sur; segundos más tarde, Roger Ward complicaba más las cosas haciendo otro trompo en la curva norte. Pasaron siete vueltas a velocidad reducida hasta que se despejó la pista. Se malograron seis vueltas más de carrera cuando Ronnie Duman chocó contra la valla en la vuelta 15; a partir de ahí todo anduvo bien hasta la vuelta 104, en que Lloyd Ruby hizo un trompo; poco después, en la 109, McElreath perdió el dominio de su coche, y al hacer un medio trompo fue a embestir a Gordon Johncock. Clasificación final: Joe Leonard (Ford), Mario Andretti (Ford), Dan Gurney (Ford), Bobby Unser (Ford), Roger McCluskey (Ford). Fue en definitiva un amplio desquite de los Ford "a popa" luego de su indiferente performance en Langhorne. En la carrera estándar del domingo, Paul Goldsmith —que vuelve a dominar el terreno luego de un año de suspensión aplicado por el USAC— obtuvo un brillante triunfo con su Plymouth 1965 sobre Parnelli Jones, que guiaba un Ford 1965. Goldsmith tomó la punta en la vuelta 107 al detenerse Hurtubise para cambiar ruedas y cargar nafta. Hizo las 150 millas a 147,094 km/h de media. El triunfo de Goldsmith, sumado al reciente de Nelson (200 Millas de Milwaukee, 11 de julio), le ha valido al Plymouth una sólida delantera en el ránking de marcas del USAC hasta la fecha.

A. J. Foyt —en un Ford 1965 preparado por Holman-Moody— obtuvo el registro más veloz en las eliminatorias —36,29 segundos—, a 158,700 km/h. Como de costumbre, salió en punta y se mantuvo hasta la vuelta 26 en que paró a cambiar la rueda trasera derecha; Hurtubise pasó al frente y punteó las diez vueltas siguientes; debió ceder ante Parnelli Jones en la 37, pero recuperó el primer puesto en la 39, para conservarlo hasta la 106. Una vuelta después estaba Goldsmith al frente, para quedarse allí hasta el final. Las posiciones finales fueron: Paul Goldsmith (Plymouth 65), Parnelli Jones (Ford 65), Sal Tovella (Mercury 64), Mario Andretti (Ford 65), y Don White (Ford 64).

SPRINTS DEL USAC EN TERRE HAUTE, "LA PISTA DE LA ACCIÓN"

LA PISTA de tierra de media milla, sin peralte, de Terre Haute, Indiana, tiene bien merecido el nombre de "La Pista de la Acción", ya que es uno de los más espectaculares escenarios de sprints de Estados Unidos. En la última reunión del USAC hubo, en efecto, acción al por mayor y, por segunda vez consecutiva, Johnny Rutherford logró batir a lo más selecto de la especialidad. Parece ser que Johnny, su mecánico Wally Meskowski y el Chevrolet forman una combinación imbatible este año. Rutherford fue el más veloz en la clasificación, con un nuevo récord de vuelta —22,76 segundos— que le valió un premio especial en efectivo por superar el récord anterior señalado por Don Brown —23,52— en la reunión de sprints de IMCA el 8 de agosto. Como si a Terre Haute le faltaran motivos de atracción, este enfoque del "USAC versus IMCA", bien manejado por los organizadores, se tradujo en récord de espectadores en ambas reuniones. La prueba de fondo, sobre 30 vueltas, fue desde su comienzo de trámite violento y espectacular. Carl Williams —en el Chevrolet de Steve Stapp— se colocó en punta en la cuarta vuelta al pasar a Don Branson y fue gradualmente ampliando su ventaja hasta la vuelta 18, en que una goma desbandada lo obligó a reducir su marcha, para detenerse definitivamente en la vuelta 23. Rutherford, que había ascendido al segundo lugar, pasó adelante y se mantuvo hasta el final. Don Branson finalizó segundo, Roger McCluskey tercero. Ralph Liguori hizo un trompo en la cuarta vuelta, frente a las tribunas, y se incendió su coche. Otra de las primeras figuras, Jud Larson, tuvo que abandonar su coche, con el motor engranado, cuando se disponía a largar su serie. Corrió con una máquina prestada, pero debió desertar durante la carrera final. Larson va segundo en el ránking de sprints, pero con esto se le escapa el puntero Greg Weld, quinto en la carrera de fondo. Las series preliminares fueron ganadas por Rutherford, McCluskey, Duman y Dee Jones. Clasificación de la final: Rutherford (Chevrolet), Don Branson (Offenhauser), McCluskey (Chevrolet), Bobby Unser (Chevrolet).

Una mañana de fiesta para el F-100: Angel Rienzi primero, Eduardo Casá segundo • Ríos quemó sus cartuchos el sábado. El domingo sólo tuvo pólvora para un par de kilómetros • La "Negrita" se cansó después de dos vueltas; el Falcon de de Alzaga, cuando le faltaban unos pocos kilómetros • Mientras las máquinas les respondieron, ambos pilotos demostraron lo que son capaces de hacer.

Desde 1952 la ciudad de Mercedes es visitada una vez al año por una entusiasta multitud: los amantes del Turismo de Carretera. El domingo pasado se dieron cita por decimotercera vez para presenciar las ya famosas 500 Millas Mercedinas. Sesenta inscriptos decididos a disputarse el preciado galardón prometían un espectáculo apasionante. De acuerdo a lo programado, el día sábado se realizaron las pruebas de clasificación en un circuito de tierra de 1.530 metros de extensión, ubicado en los campos del Aero Club local. Los candidatos eran muchos y las opiniones estaban divididas.

Uno de los puntos candentes de la discusión era la presencia del equipo oficial Ford, representado por Rodolfo de Alzaga y Nasif Estéfano.

La misma razón que los había disuadido de participar en la Vuelta de San Nicolás, los convertía en Mercedes en peligrosos rivales de los veloces "tradicionales": el recorrido era largo y su resistencia indudable. Un tercer puesto en el orden de largada para Estéfano, detrás del poderoso F-100 de Rienzi y del temperamental Ríos, confirmaban sus posibilidades. Como si esto no hubiera sido suficiente, su co-equiper sólo había tenido que "ceder el paso" a la "Negrita" de **Rubén Roux, y desde su quinto puesto en la clasificación se hallaba en condiciones de entrar en la "discusión".**

La prometida intervención de los hermanos Emiliozzi consolaba en parte al público por la ausencia de algunas de las **"vedettes"** de la categoría. Pasó su turno en las pruebas de clasificación y ellos no aparecieron. Oficialmente nada se sabía, pero automáticamente se los incluyó en la lista de los "borrados".

—"A Dante no le gusta que los de adelante le echen tierra. Si no vino a la clasificación, mañana no larga" —decían los "entendidos de siempre".

Así cayó la noche sobre un sábado lleno de esperanzas para unos... y de apuros para otros.

DOS VUELTAS Y MUCHAS ALTERNATIVAS

Los "entendidos" se habían equivocado. Luego de una noche de insomnio para sus mecánicos, los Emiliozzi se presentaron a la línea de largada, dispuestos a pelear la punta a las cincuenta y dos máquinas que los precederían.

A las nueve en punto de la mañana se dio la señal de largada a Rienzi, que partió decidido a ser también el primero en pasar frente a la bandera a cuadros. Un motor sano y robusto y su larga experiencia, le permitieron cristalizar sus sueños: sólo vio la cola de otros autos cuando estaba por sacarles una vuelta.

Atrás de él, la situación no era tan calma. **El temprano** abandono de Ríos, que sólo recorrió un par de kilómetros, dejó el segundo puesto en manos de Roux, pero de Alzaga no estaba dispuesto a ceder el privilegio tan fácilmente. Casá y Gougy se mantenían "a distancia prudencial", listos para aprovechar cualquier contingencia favorable.

Así se completó el primer circuito, sin más alternativas dignas de mención que el abandono de los Emiliozzi cerca de Suipacha. La buena voluntad de los mecánicos había sido grande, pero la del motor no.

Mientras tanto, Rienzi no se confiaba en su suerte y aprovechaba la recta de pavimento. Los cronómetros hablaron... y los detractores enmudecieron: Mercedes-Suipacha, 28 kilómetros, con viento en contra, recorridos a una media de 208,462 km/h. Llegó la tierra por segunda vez y de Alzaga volvió a lucir su habilidad en este medio. A pesar de ello, la diferencia de velocidades máximas era abrumadora. Sólo quedaba una esperanza: un desfallecimiento del F-100 del volante de Olivos... pero bastante remota. Su salud era de hierro.

Inmediatamente de dados a conocer los primeros cómputos, comenzaron los cálculos de los "teóricos": promedio de Rienzi en los primeros 166 km. de carrera, 186,589 km/h; promedio de Alzaga, 176,500 km/h. Diez kilómetros por hora de diferencia suelen ser suficientes para descorazonar a un piloto mediocre, pero no a Alzaga, especialmente después de la agradable sorpresa que recibió trescientos metros más allá del control que indicaba el fin de la segunda vuelta. La "Negrita" de Roux, con un pistón destrozado, veía pasar con tristeza a sus robustos rivales que ya no podría perseguir... Casá y Gougy seguían "prendidos", aunque por poco tiempo este último.

LA OTRA MITAD

Trescientos treinta y dos kilómetros separaban a Rienzi de la tan ansiada bandera a cuadros, y más de cinco minutos del Falcon del equipo Ford, que comenzaba a dar muestras de cansancio. Al entrar al pavimento por tercera vez, nos pareció que no lo hacía en la relación correcta. Los sospechosos eran dos: la caja y el piloto. La reconocida maestría de éste último no permitía dudar: algo andaba mal con los cambios.

Sin más alternativas, Rienzi pasó por tercera vez frente al control de Mercedes: "Última vuelta para el puntero", gritaron los altoparlantes, y casi siete minutos más tarde lo repitieron para el segundo.

Era cerca del mediodía, y los espectadores comenzaron a "escuchar las voces de sus estómagos". La suerte parecía echada y sólo era cuestión de: "segundos más, segundos menos". Los bares y restaurantes cercanos a la pista empezaron a poblarse de silenciosos clientes. En cada mesa había un convidado de honor pronunciando su discurso: las chillonas radios portátiles. Los almuerzos se sirvieron y los "oradores" continuaron hablando, seguidos atentamente por los respetuosos comensales: —"Pocos minutos más y Rienzi entrará por última vez en el pavimento" —anunciaban los locutores. Repentinamente todo el mundo dejó de comer. La máquina roja y azul se encontraba detenida a sólo 1.800 metros de completar su recorrido por la tierra. Un neumático no había resistido el tremendo esfuerzo, y Rienzi y su acompañante se esforzaban por reemplazarlo lo más rápidamente posible, rodeados por una nutrida muchedumbre que había surgido a su alrededor como por arte de magia. Dos minutos diez segundos después reanudaba la marcha. Un mismo interrogante se leía en los ojos de todos los presentes: ¿cuánto tiempo habría descontado de Alzaga? Los que estaban cerca de Luján habían abandonado sus almuerzos para ver pasar al puntero y oteaban el horizonte para descubrir la nube de tierra que anunciaría al segundo. Comenzó siendo un punto en el horizonte.

(sigue en la pág. 25)

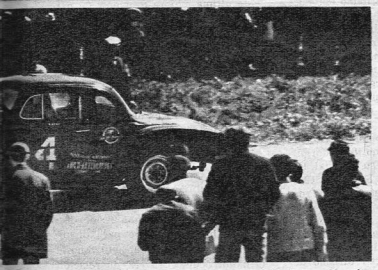
CAMPEONATO TC

	Puntos		Puntos
Jorge Cupeiro	81	Armando J. Ríos	7,50
Dante Emiliozzi	66	Antonio Bertolotto	6,50
Carlos W. Loeffel	48	Erverto Rodríguez	6
Angel T. Rienzi	45	Ricardo Domínguez	4
Oscar A. Cordoniier	35	Carlos Marincovich	4
Eduardo Casá	33,50	Juan C. Perkins	3
Rodolfo de Alzaga	29	Teófilo Bordeu	3
Hugo A. Gimeno	28	Mario Tarducci	3
Carlos A. Pairetti	27	José Maimone	3
Raúl Chabert	24	Miguel Tempone	2
Marcos Ciani	18	Carmelo Galbato	2,50
Eduardo Rabbione	18	Antonio O. Tempone	2
Nasif Estéfano	13	Vicente Sergio	2
Héctor Rey	12	Raúl Jaras	2
José Manzano	12	Raúl O. Rodríguez	1
Juan M. Bordeu	10	Norberto S. Aloé	1
Luis R. Di Palma	10	Félix A. Peduzzi	1
Raúl O. Gougy	10	Julio R. Faustino	1
Rubén Roux	10	Pablo Facchini	1
A. Viale del Carril	10	Luis J. Villa	1
Raúl Cottet	9	Gastón Perkins	0,50

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

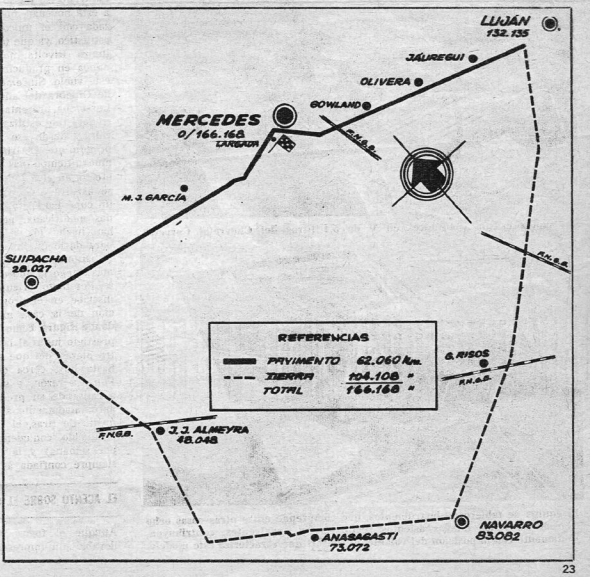
EN LAS 500 MILLAS MERCEDINAS

RIENZI MONOPOLIZÓ EL PRIMER PUESTO



Rubén Roux: Negrita su máquina, y también su suerte. Terminó la segunda vuelta detrás del puntero. Trescientos metros más adelante, un pistón se negó a continuar con su dura labor.

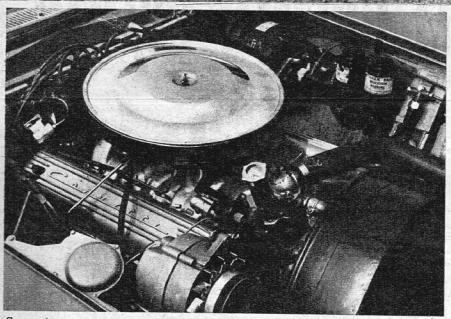
El apellido Casá es ya un lugar común en los primeros puestos de las clasificaciones de las carreras de Turismo de Carretera. Esta vez no se quiso separar de Rienzi para que los F-100 se clasificaran juntos.



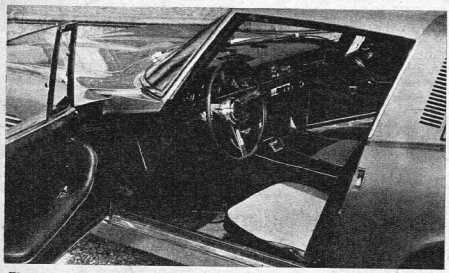
Del pedestal a la producción:

LA 150 GRIFO LUSSO

por ETIENNE CORNIL



Su motor es un 8 cilindros en V de 5,4 litros del Chevrolet Corvette.



El equipo de tablero de instrumentos, que comprende entre otras cosas ocho cuadrantes, y los nuevos asientos reclinables y envolventes, contribuyen, juntamente con la posición del volante, al confort que caracteriza este modelo.

Como se recordará, en el Salón de Turín de 1963, Nuccio Bertone presentó una creación estilísticamente revolucionaria: un cupé de dos plazas que había obtenido acortando la distancia entre ejes del Iso Rivolta. El **Iso Grifo A3 Lusso** se llamó entonces a esta novedad, que había sido realizada con el único fin de prestigio estilístico, ya que tanto Bertone como Renzo Rivolta no habían pensado nunca en producir un automóvil de este vuelo. Sin embargo, en el Salón de Ginebra del año siguiente, el A3 Lusso fue presentado en una versión spider, tan estilizada como la anterior, y desde ese momento se comprendió que el Grifo no iba a dormir mucho tiempo más en su pedestal. En efecto, en el Salón de Francfort 1965 se asistirá a la comercialización de un cupé Iso Grifo, de fisonomía apenas modificada, pero al que se le han hecho los retoques suficientes para darle un lugar destacado entre los automóviles de gran turismo de más categoría que existen actualmente. Por tanto, el cupé Grifo Lusso se inscribe en el programa de producción de la casa matriz de Brescia, donde figura como una creación de prestigio junto al Iso Rivolta, de cuatro plazas, del que se han producido hasta hoy, cerca de 500 unidades. Por esa razón, y sin duda también a causa de su precio, que asciende aproximadamente a siete millones y medio de liras, el Grifo Lusso será producido "con cuentagotas" (un auto por semana) y la carrocería estará siempre confiada a Nuccio Bertone.

EL ACENTO SOBRE EL CONFORT

Aunque el fogoso Grifo A3 Lusso llevaba aún impresos los rasgos del "pura sangre", su versión actual, por el contrario, lo ha convertido, exteriormente, en un auto de gran turismo en toda su plenitud: sigue siendo "un dos plazas", pero su habitáculo ha ganado enormemente en amplitud. Esta última mejora proviene, en parte, del hecho de que la distancia entre ejes ha sido alargada de 245 a 250 centímetros. A pesar de su imponente cubicación, el Grifo Lusso ha conservado intacto el soberbio equilibrio de sus líneas.

En el aspecto mecánico podemos acotar que su chasis es de chapa estampada y las suspensiones son las del Iso Rivolta. Sólo el motor, que sigue siendo el 8 cilindros en V de 5,4 litros, del Chevrolet Corvette, ha sido objeto de una nueva modificación. En efecto, en el Grifo A3 L, todo el grupo motopropulsor había sido desplazado hacia el centro para disminuir la inercia polar del auto. Ahora, el motor ocupa otra vez, en relación con el habitáculo, la misma posición que en el Iso Rivolta y todo el tren delantero ha sido desplazado unos doce centímetros hacia adelante. Por razones de espacio, la bomba de nafta original (mecánica) ha tenido que ceder el lugar a dos bombas eléctricas Bendix. El motor está disponible en sus dos versiones de origen que tienen, respectivamente, 300 y 365 CV (SEA). La trasmisión se efectúa por medio de una caja Borg Warner sincronizada y de un diferencial autoblocante Salisbury, en el cual se han previsto tres relaciones de cupla que van desde 3,31 a 2,88 : 1 y proporcionan velocidades máximas de 189 a 217 km/h, para el tipo GL 300, y de 234 a 270 km/h para el tipo GL 365.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

RIENZI MONOPOLIZÓ...

(viene de la pág. 22)

Luego se agrandó y, cuando ya estaba a unos pocos cientos de metros, se pudo distinguir el color gris azulado de la máquina que la producía. El Falcon de de Alzaga estaba pintado de color crema. Un tanto apenados por la mala suerte del volante del equipo Ford, que con tanto empeño había luchado por el segundo puesto, los comensales vieron pasar el F-100 de Casá, y retornaron a sus mesas. Mientras comían los postres escucharon el debate por el tercer puesto: Cottet se lo había arrebatado por sólo 33 segundos a Raúl Rodríguez.

Rodolfo Villanueva

CLASIFICACION FINAL

Clasif.	Nº	Corredor	Tiempo
1º	1	Angel T. Rienzi	3h 44' 18" 3/5
2º	8	Eduardo Casá	3h 50' 57" 4/5
3º	9	Raúl Cottet	3h 52' 43"
4º	14	Raúl O. Rodríguez	3h 53' 16" 1/5
5º	17	Mario Tarducci	4h 1' 12" 2/5
6º	43	Héctor Marcellino	4h 5' 03" 4/5
7º	26	Alfredo Julianelli	4h 8' 1" 2/5
8º	44	Nello Marsilii	4h 8' 36" 2/5
9º	3	Nasif Estéfano	4h 9' 34" 1/5
10º	40	Remo Gamalero	4h 11' 8" 2/5
11º	27	Otto A. Parodi	4h 19' 51" 3/5
12º	56	José Branco Forti	4h 20' 28" 4/5
13º	28	"Mandrake"	4h 25' 46" 2/5
14º	35	Luis A. Meretta	4h 29' 21" 4/5
15º	33	Juan M. Favuto	4h 30' 12"
16º	58	Abraham Shore	4h 34' 32"
17º(*)	5	Rodolfo de Alzaga	2h 50' 29" 2/5
18º(*)	16	Daniel Musso	3h 9' 48" 1/5
19º(*)	38	Luis A. Ferraris	3h 14' 31"
20º(*)	18	Gerardo Gritti	3h 30' 6"
21º(*)	52	Antonio Del Vitto	3h 34' 48"
22º(*)	20	Mario Gonzáles	3h 39' 14" 2/5
23º(*)	19	Felipe Mantiñán	3h 41' 54" 1/5
24º(*)	11	Raúl O. Gougy	3h 47' 28" 2/5

Promedio del ganador: 177.791 km/h.

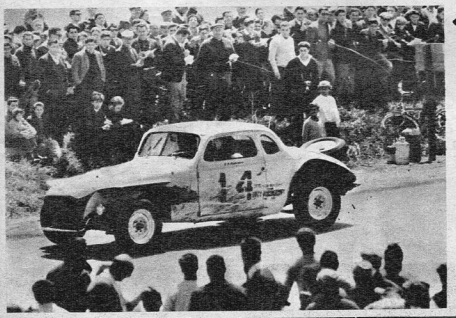
(*) Los marcados con asterisco recorrieron 3 circuitos, los restantes completaron las 4 vueltas.

GANADORES DE LAS 500 MILLAS MERCEDINAS

Año	Corredor	Tiempo	Prom. km/h.
1952	Juan José Blaquier	6h 7' 8" 3/5	131.5
1953	Dante Emilozzi	5h 38' 2" 4/5	142.818
1954	Oscar A. Gálvez	5h 48' 2" 4/5	141.247
1955	Juan Gálvez	5h 37' 9" 2/5	143.195
1956	Marcos Ciani	5h 37' 37"	143.014
1957	Juan Gálvez	5h 46' 57" 2/5	139.150
1958	Fernando Piersanti	5h 58' 52" 1/5	134.531
1960	Juan Gálvez	3h 31' 52" 1/5	179.402
1961	Oscar A. Gálvez	3h 30' 6" 1/5	180.910
1962	Dante Emilozzi	3h 22' 41" 4/5	187.321
1963	Dante Emilozzi	2h 58' 30" 2/5	197.135
1964	Carlos A. Pairetti	3h 50' 45" 1/5	172.820
1965	Angel T. Rienzi	3h 44' 18" 3/5	177.791

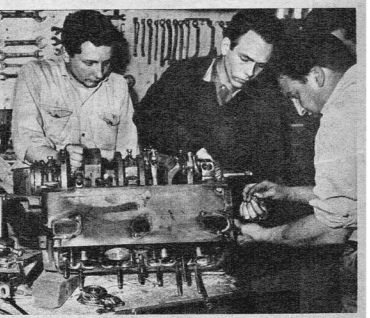
No hace mucho Rienzi tuvo una experiencia desagradable en la tierra. La cortina de polvo que levantaban los que lo precedían lo hacían sentir incómodo. Por eso el sábado se esforzó por conseguir el primer puesto en el orden de largada. Lo consiguió.

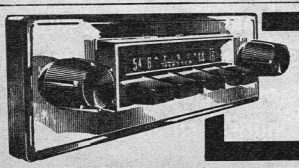
A pesar de su velocidad máxima considerablemente inferior a la del coche ganador, el Falcon de de Alzaga dio que hacer a los aspirantes al segundo puesto. En el tercer circuito sus colaboradores tuvieron que ayudarlo a salir de un abastecimiento. Pocos kilómetros antes de llegar, la caja se negó a seguir.



Raúl Oscar Rodríguez no suele figurar entre los primeros. Su cuarto puesto es tal vez la mejor marca de su historia pero puede significar el principio de una "nueva era" para el piloto.

El jueves pasado estuvimos en el taller de Cottet mientras se armaba el motor. El domingo nos demostró que con un viejo Ford también se puede "figurar" si está bien afinado y si se lo sabe usar.





AUTORRADIO

TRAN SYCA

A SU ALCANCE LA DE MAYOR ALCANCE

Distribuido y garantizado por

FIORE PANIZZA y TORRA S. A. Viamonte 1581

GRINBERG e HIJO Ltda. Corrientes 1824

ond oppa

P

AL BORDE DEL "FUERA DE COMBATE" • LA LLUVIA: NUESTRA MAS FEROZ ENEMIGA • CON EL "PAJARO AZUL" A DIEZ KILOMETROS POR HORA • ¡A SEISCIENTOS OCHENTA Y DOS KILOMETROS POR HORA! • TRAS NUEVE AÑOS DE ESPERA, EL RECORD MUNDIAL SOBRE TIERRA • DESFILE TRIUNFAL EN ADELAIDA.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

EL PELIGRO ES MI VIDA

EXCLUSIVO PARA

automundo

por

DONALD CAMPBELL

CAPÍTULO V

Australia del Sur: la primera vuelta fue terrible, pero después el triunfo y la sonrisa.

Para el 24 de abril todo estaba listo; llevamos el "Pájaro Azul" al lago. Pero, aquella noche, estalló una nueva tormenta.

A la mañana siguiente, con mi esposa y Elliot Price, el ganadero propietario de Muloorina, fuimos al lago. La silueta del "Pájaro Azul" se reflejaba sobre el agua, que de nuevo había inundado la pista.

—Debía haberse traído su lancha y no su coche —bromeó Elliot. Durante las dos semanas siguientes la lluvia continuó. Hacía doce años que no ocurría nada semejante

Teníamos que luchar, trabajar intensamente, para conservar todo en condiciones, en espera de que el tiempo mejorase y el lago se secara. Estábamos cansados y excitados. Mi esposa se portó maravillosamente. Guisaba para nosotros, nos lavaba la ropa, nos atendía y nos elevaba la moral.

El día 13 de mayo, por fin, la pista estuvo en condiciones de que pudiéramos llevar a cabo un entrenamiento. El "Pájaro Azul" consiguió casi su velocidad límite: 380 kilómetros por hora.

Más agua

Pero aquella misma noche, nos vimos azotados por un terrible viento de noventa kilómetros, seguido de una lluvia torrencial. Y no fue eso todo. Dos días después, las lluvias se repitieron, aún con mayor intensidad, y era necesario llevarnos el automóvil fuera del lago. Salimos hacia allí y era tal el estado de la carretera que apenas si llegamos la mitad de los que habíamos salido. Los restantes coches se quedaron en el camino.

El poner el "Pájaro Azul" a salvo, fuera del lago no era cosa fácil. Decidimos que el mejor modo de hacerlo no era remolcarlo, como en principio pensamos, sino hacerlo andar por sí mismo, con su propio motor. Yo me senté al volante y conduje el coche hasta el campamento a diez kilómetros por hora.

Al otro día la profundidad del agua, en el lago, era de treinta centímetros. Decidí que ya no era posible intentar la prueba.

Duras críticas

Para Tonia, mi esposa, los meses que siguieron fueron muy duros a decir verdad. Las críticas se ensañaron con el proyecto. Se nos acusó de improvisadores y fue tal mi amargura que casi estuve a punto de anunciar mi retirada definitiva.

Yo he estado en el candelero de la opinión pública el tiempo suficiente para saber la importancia que tiene la crítica personal. A pesar de todo estaba tranquilo. Mi conciencia nada podía reprocharme en este aspecto. Pero era lo bastante despierto para comprender que yo dependía de las compañías que financiaban mis proyectos y los ataques debilitaban a marchas forzadas mi prestigio.

Hasta la B. P., con la que había firmado contratos a largo plazo, me habló de revisarlos. A partir de entonces ellos se encargarían de todas las cuestiones administrativas y de la organización de los proyectos. Yo me limitaría a conducir el "Pájaro Azul" y me pagarían un excelente sueldo.

Si aceptaba, seguramente, me hubiera ahorrado muchas dificultades y sinsabores. Pero yo sabía que lograr una marca mundial de velocidad requiere un hombre decidido, dispuesto a no olvidar un solo detalle. Los comités nunca han ganado carreras. Así que, después de meditar a fondo, renuncié a la oferta y me marché.

Lógicamente, debía haber abandonado. Pero hay ciertas cosas en las cuales la lógica falla. Y mi esposa y yo decidimos seguir adelante con el proyecto. Completamente solos deberían pasar meses antes de estar de nuevo dispuestos a batir el récord. Y sería en el lago Eyre.

1964

El lago Eyre parecía tener memoria para los rostros. Cuando llegamos allí, en 1964, comenzó a repetirse la misma historia del año anterior. En la noche antes del día de la prueba cayó una lluvia torrencial, y parte de la pista de treinta kilómetros, que habíamos construido para la prueba, se inundó completamente. Su construcción me había costado alrededor de 150.000 pesos por kilómetro. No tuvimos más remedio, en vista de los cinco centímetros de agua que la cubría y de los daños que en ella había causado, que abandonarla y emprender la construcción de una nueva, con carácter provisional.

Una vez más comenzamos las series de ensayos técnicos y pruebas necesarias para que el "Pájaro Azul" pudiera lograr la velocidad precisa y conseguir el récord deseado. Las pruebas fueron realizadas por Ken Norris.

Pero en vez de dedicarnos a batir la marca, nos empeñamos en una batalla contra el reloj, para evitar las dificultades que el mal tiempo nos oponía. Casi nunca podíamos disponer, a causa de la lluvia, de una pista adecuada para los entrenamientos.

Cuando diseñamos el "Pájaro Azul", lo hicimos pensando que debía rodar por una superficie lisa como la de una mesa de billar. Íbamos a tener que correr sobre una carretera llena de baches y cruzada por líneas de tranvía.

Peligrosas vibraciones

Despacio, penosamente, parecía ya que, al fin, podíamos vencer todos los obstáculos. Pero cuando hicimos correr el "Pájaro Azul" a cuatrocientos ochenta kilómetros por hora, nos encontramos con que se producían vibraciones, verdaderamente intensas. Tanto que parecía como si mis ojos fuesen a salirse de sus órbitas. Por un momento, pensé que algo fallaba en el coche pero enseguida me di cuenta de que lo que ocurría era que el polvo de la sal, al ser lanzado al aire por los neumáticos, se metía entre los mecanismos de la dirección, entre los muelles de suspensión y provocaba un desequilibrio. Finalmente tuvimos que cambiar las ruedas en cada prueba y así logramos solucionar, en parte, la dificultad.

El lunes 8 de junio me decidí a realizar el intento. Pero la sal me venció. Había llovido durante los dos días anteriores y al aproximarnos a los 600 kilómetros por hora, las ruedas del "Pájaro Azul" resbalaban sobre la superficie y sentí como si un gigantesco freno fuera aplicado al coche.

Sin esperanzas

En la prueba conseguimos los 624 kilómetros por hora, lo que nos situaba a sólo ocho kilómetros del récord mundial, establecido en 1947 por John Cobb. Yo sabía que no era posible conseguir mayor velocidad en esa pista. Aunque casi sin esperanzas, realicé el camino de vuelta. Al pasar los 575 kilómetros por hora, las ruedas se hacían cada vez más pesadas.

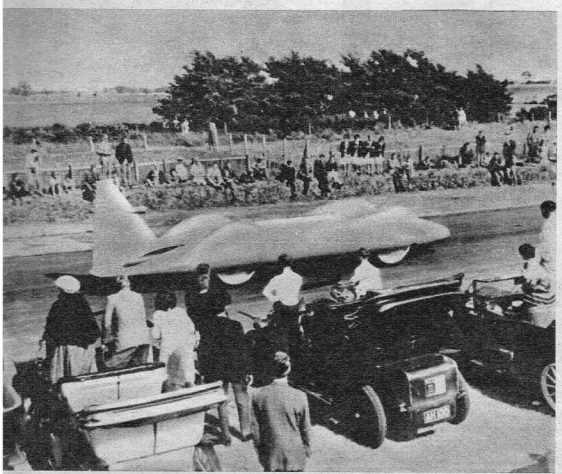
Nueve años de trabajo y penalidades iban a quedar perdidos por culpa de la sal del lago Eyre. No tenía ninguna esperanza, en esa ocasión, de batir la marca.

—Bien querida —le dije a mi esposa aquella noche—. Dejemos todo esto; vendemos lo que nos queda y nos dedicamos a vivir en una granja... ¿O prefieres que vuelva a los seguros?...

—No digas tonterías. Ya estás muy metido en esto para abandonarlo. Dejémoslo por el momento y esperemos que la sal se seque y se endurezca más.

Me di cuenta de que tenía razón. Una débil voz interior, en mi mente, me decía que debía continuar. No tenía esperanzas, pero habíamos ido tan lejos que no me parecía lógico dar marcha atrás.

EL PELIGRO ES MI VIDA



El "Pájaro Azul" en su primera presentación en público.

DAILY EXPRESS

SATURDAY SEPTEMBER 17 1960

350 mph crash...and he says in hospital—

I'M READY TO GO AGAIN

Donald Campbell given 'he seems fine' verdict after he is examined by doctors.

No room at the new town inn for Castro

GET OUT BY NOON

The Congo Russians get a warning

U.S. aims at moon as Ike speaks

The girl who will be a king's bride

Esta primera plana del "Daily Express" refleja la férrea tenacidad de Donald Campbell, cuando después de sufrir un grave accidente decidió continuar en las pistas.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Nos alejamos del Lago Eyre durante un mes. Cuando regresamos, a principios de julio, se notaba un ligero incremento en la capa de sal sobre el fondo seco del lago. El ingeniero de la Bristol Siddeley, George Hammond, nos dijo que había logrado aumentar un poco la potencia del coche.

Yo sabía que a la hora de correr, ese aumento no significaría gran cosa. Teníamos una pista muy estrecha. Disponiendo de mayor potencia, las ruedas del coche harían surcos muy profundos durante los entrenamientos que dejarían la pista impracticable para la prueba definitiva.

El gobierno de Australia del Sur nos había prometido que para el 16 de marzo estaría terminada una carretera que daría la vuelta al lago. Cumplieron su palabra. Pero la misma noche del 16, cuando los ingenieros del departamento de carreteras iban a marcharse, comenzó a llover torrencialmente.

Durante toda la semana tuve que apartarme muchas veces de la ventana del barracón para no aumentar mi indignación por esta repetida burla de la naturaleza. Desde que el hombre puso en estas tierras su planta, esta época era considerada, unánimemente, como "muy seca". Y ahora parecía como si se hubieran abierto las compuertas del cielo.

A primeros de abril, momento escogido para intentar la prueba, la pista presentaba un aspecto desolador, cubierta por veinticinco centímetros de agua. No pudieron consolarme los meteorólogos; —Ha caído el cincuenta por ciento del agua que anualmente se precipita en la región —me decían con voz grave, no desprovista de un ligero dejo de orgullo.

Me armé de paciencia y me dispuse, mentalmente, para el único ejercicio posible: esperar hasta que la pista estuviera seca por completo.

Buen tiempo

En la tarde del 16 de julio, la radio anunció buen tiempo para la mañana siguiente. Luego volvieron a confirmar la noticia en dos ocasiones más. Ese debía ser nuestro día.

Aquella noche, en el lecho, cuando mi esposa tomó mi mano, yo sabía, perfectamente, en qué estaba pensando. Mañana sería 17, viernes. Y un viernes, día 17, fue escenario de uno de los peores accidentes que he sufrido. Ocurrió en Utah.

Casi no dormí, intranquilo más por el estado de la pista que por la coincidencia. Nunca he sido supersticioso, pero a veces he tenido esa especie de premoniciones que advierten el peligro. Aunque, para ser sincero, he de decir que nunca las he tomado en consideración.

A la mañana siguiente, a las siete, ya estábamos en el lago. Hacía un frío espantoso, mucho más que en el Polo Norte. Tenía las manos agarrotadas y los labios temblorosos. Los muchachos tampoco ofrecían buen aspecto. Pero yo sabía que ésta era mi última oportunidad y por nada del mundo quería desaprovecharla. Ya podía congelarse el carburante. Ahora o nunca, pensé.

Máxima potencia

El "Pájaro Azul" estaba listo para la prueba.

—¿Máxima potencia? —me preguntó Ken Norris con la sonrisa de quien está a punto de morir helado.

Contesté afirmativamente, con la mandíbula alzada, desafiante, tal vez algo ridículo.

—Sí, toda potencia.

La primera vuelta fue terrible. A toda potencia el "Pájaro Azul" alcanzó una velocidad de 563 kilómetros por hora a los tres kilómetros de marcha.

Todo funcionaba a la perfección hasta que las ruedas comenzaron a patinar y tuve que aferrarme al volante para dominar los coletazos de la parte trasera.

No me quedó más remedio que reducir gas. El indicador me marcó el comienzo de la milla lanzada a 611 kilómetros por hora y, jugándomelo todo a una carta, salí de ella a 682 kilómetros, con ligera tendencia a la aceleración.

Llegué al final del recorrido con los ojos cansados, como si hubieran estado abiertos desde hacía años atrás. Era el cansancio producido por el reflejo del sol abrasador en la pista brillante, casi cegadora. Y no podía apartarme del camino. Un mínimo error equivalía a una muerte segura.

Procurando relajarme poco a poco llegué al final de la pista.

—Seiscientos cuarenta y seis kilómetros por hora de promedio —me dijo un policía que había oído a los cronometristas por la radio—. Consiga lo mismo en la carrera de vuelta y habremos batido el récord.

Sabía que eso no era tan fácil como parecía. La primera vez que se hace el recorrido resulta más fácil. Ahora debía encontrarme con las huellas de las ruedas del "Pájaro Azul" en la superficie de sal petrificada.

En el recorrido de vuelta tenía que usar toda la potencia del coche al cruzar las partes más difíciles de la pista. Hasta entonces tenía un promedio de 646 kilómetros por hora, pero el asunto aún estaba arduo. La menor reserva, el menor descuido ponía en peligro el resultado. Tenía que correr un gran riesgo.

Mi padre

Estaba sentado en la cabina, pensando en esto, mientras el equipo preparaba todo para el recorrido de vuelta. De repente alcé mis ojos al cielo... y allá, lejos en el horizonte, vi a mi padre, exactamente como yo lo recordaba. Parecía como de cristal y me miraba con esa sonrisa a medias que yo conocía tan bien.

—Bien, muchacho —me dijo—. Ahora ya sabes cómo yo me sentí en Utah en aquella mañana del 2 de setiembre de 1935.

Aquel fue el día en que sufrió el reventón de un neumático a más de cuatrocientos ochenta kilómetros por hora; y yo había hablado con él mientras esperaba para hacer el recorrido de regreso...

Ahora era mi turno.

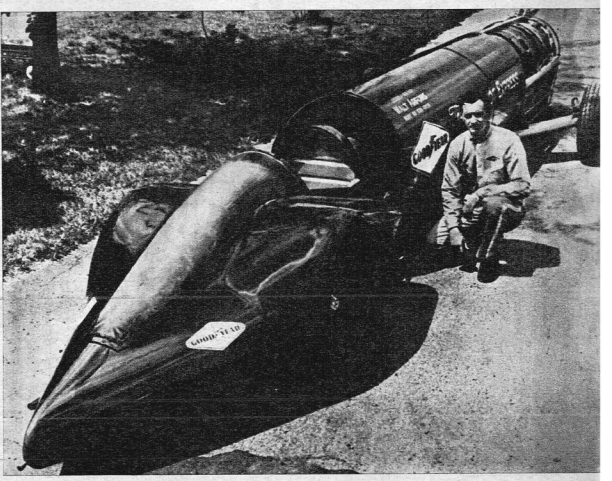
De repente alguien me tocó en el casco protector.

—¿Estás preparado? —me preguntó Leo.

—O.K. Listo para partir.

Hice funcionar el compresor y el coche se puso en marcha con el ciento diez por ciento de su potencia, es decir al máximo, después del refuerzo que le había conseguido el ingeniero Hammond.

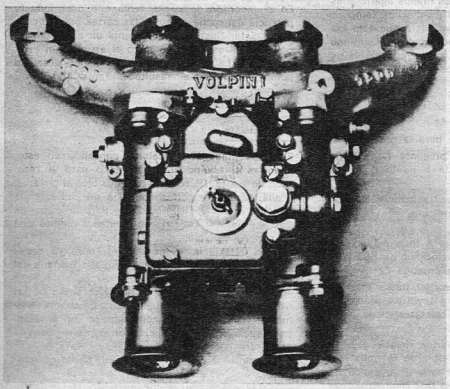
Tras nueve años de espera, el récord mundial sobre tierra. Noche feliz para Campbell y su mujer.



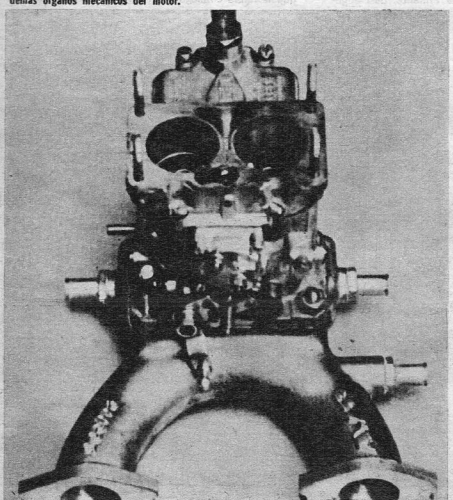
Tom Green junto al bólido "Wingfoot Express". Green ha sido uno de los máximos aspirantes al cetro de la velocidad en tierra.

HABLANDO DE CARBURACIÓN

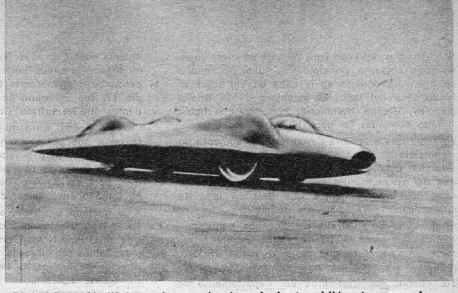
EN Europa existen varias casas especializadas en la fabricación de colectores de admisión y carburadores para equipar modelos de gran difusión en dicho continente, que mejoran las performances de las versiones de serie. En esta nota presentamos dos de las más recientes creaciones de esta industria subsidiaria.



Este colector de admisión realizado por Volpini, puede ser montado sobre los Fiat "1300-1500" de la serie anterior a la que incorporó el servo-freno. Sobre él se coloca un carburador horizontal Weber de doble cuerpo tipo "38 DCOE 16". Para el último modelo de la berlina turinesa, en cambio, se ha diseñado un colector especial, con dos carburadores Dell'Orto. El rendimiento de este equipo depende, como es natural, del grado de afinación de los demás órganos mecánicos del motor.



Estudiado y realizado por la firma especializada Benzoni & Arrigoni, este colector se adapta al Innocenti "I M 3", al Morris "Mini Minor", al "Mini Cooper" y al "Mini Cooper S". Sobre él se monta un carburador doble cuerpo Weber "28/36 DFD 26", de manutención más simple que los carburadores SU separados que se utilizan en las versiones de serie de dichas máquinas.



El "Pájaro Azul" lanzado a más de seiscientos kilómetros por hora en el lago Eyre.

EL PELIGRO ES MI VIDA

300... 400... 500 kilómetros. De repente a unos quinientos setenta kilómetros sentí como si las ruedas fueran aprisionadas por la sal. Fue como si un potentísimo freno las sujetara. Mi mente estaba clara y supe que debía tomar una decisión. Si no daba el máximo de gas, perdería toda probabilidad de conseguir mi objetivo.

—Hay que arriesgarse —me dije.

A fondo

Y apreté a fondo el acelerador. El coche comenzó a vibrar sin que supiera la causa. Iba a 625 km/h cuando entré en la milla lanzada y salí de ella con mayor aceleración.

Pensaba que no tenía ninguna posibilidad de haber conseguido superar la marca. Cuando el "Pájaro Azul" se detuvo, abrí la capota que cubría la cabina y me quedé exhausto, extenuado. Había fracasado...

Un joven policía fue el primero en llegar al coche.

—646 kilómetros —me dijo excitadísimo—. Lo ha conseguido...

—Eso fue en el recorrido de ida... —contesté malhumorado...

Leo y el resto de mi equipo se acercaron.

—Lo siento —les dije a guisa de saludo—. Estoy avergonzado... Hemos fracasado...

En aquel momento el policía que antes me había hablado, alejándose por unos momentos, regresó hacia nosotros:

—Han sido 646 kilómetros —dijo con amplia sonrisa—. Los cronometristas lo han confirmado. La misma velocidad en los dos recorridos... Tenemos el récord...

Y así había sido... Tras nueve años, después del accidente de Utah, tras las luchas del año anterior, a pesar de las críticas y las deserciones lo conseguimos... Habíamos vencido al lago Eyre...

Pero todos estábamos demasiado cansados para celebrar, ese día, la victoria, del modo debido. Hubo una fiesta en nuestra residencia, pero mi esposa y yo la abandonamos a las diez de la noche.

No fue hasta una semana después, cuando conduciendo el "Pájaro Azul" a diez kilómetros por hora, entré en Adelaida, donde me esperaba la mayor multitud que jamás se haya congregado en la historia de la ciudad para darme la bienvenida, que verdaderamente me di cuenta de que la batalla del lago Eyre estaba superada.

La marca de velocidad sobre tierra, había sido vencida. Sólo quedaba algo por conseguir: ¿podría yo ser el primer hombre que lograra batir la marca de velocidad en tierra y agua en el mismo año...?

En el próximo número:

CAPITULO VI

El amargo desaliento • Bajo un sol abrasador se desvanecían las esperanzas de batir en un mismo año los récords de tierra y agua • "Querida, estamos vencidos..." • Lucha contra el reloj • Ocho horas antes de la Noche Vieja dije: "Ya no podemos hacer nada aquí..." • Tonia saltó al agua y vino nadando hasta la lancha: "Lo hemos conseguido, Don... ¿Has batido el récord mundial!" •

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Richard Ginther

Joseph Siffert

Mike Spence

Jim Clark

Jackie Stewart

Jack Brabham

Bruce McLaren

automundo EN CIFRAS

CAMPEONATO MUNDIAL DE PILOTOS

LOS VENCEDORES DE LOS 128 GRANDES PREMIOS DISPUTADOS DESDE 1950 HASTA EL PRESENTE

Los números anotados en primer término corresponden a la posición del piloto al finalizar el Campeonato.

1950: 6 pruebas

1º) Farina (Alfa-Romeo)	3 victorias
2º) Fangio (Alfa-Romeo)	3 victorias

1951: 7 pruebas

1º) Fangio (Alfa-Romeo)	3 victorias
2º) Ascari (Ferrari)	2 victorias
3º) González (Ferrari)	1 victoria
4º) Farina (Alfa-Romeo)	1 victoria

1952: 7 pruebas

1º) Ascari (Ferrari)	6 victorias
3º) Taruffi (Ferrari)	1 victoria

1953: 8 pruebas

1º) Ascari (Ferrari)	5 victorias
2º) Fangio (Maserati)	1 victoria
3º) Farina (Ferrari)	1 victoria
4º) Hawthorn (Ferrari)	1 victoria

1954: 8 pruebas

1º) Fangio (Maserati y Mercedes)	6 victorias
2º) González (Ferrari)	1 victoria
3º) Hawthorn (Ferrari)	1 victoria

1955: 6 pruebas

1º Fangio (Mercedes)	4 victorias
2º) Moss (Mercedes)	1 victoria
4º) Trintignant (Ferrari)	1 victoria

1956: 7 pruebas

1º) Fangio (Ferrari)	3 victorias
2º) Moss (Maserati))	2 victorias
3º) Collins (Ferrari)	2 victorias

1957: 7 pruebas

1º) Fangio (Maserati)	4 victorias
2º) Moss (Maserati, Vanwall)	3 victorias

1958: 10 pruebas

1º) Hawthorn (Ferrari)	1 victoria
2º) Moss (Cooper, Vanwall)	4 victorias
3º) Brooks (Vanwall)	3 victorias
Trintignant (Cooper)	1 victoria
Collins (Ferrari)	1 victoria

1959: 8 pruebas

1º) Brabham (Cooper)	2 victorias
2º) Brooks (Ferrari)	2 victorias
3º) Moss (Cooper)	2 victorias
Bonnier (B.R.M.)	1 victoria
McLaren (Cooper)	1 victoria

1960: 9 pruebas

1º) Brabham (Cooper)	5 victorias
2º) McLaren (Cooper)	1 victoria
3º) Moss (Lotus)	2 victorias
5º) P. Hill (Ferrari)	1 victoria

1961: 8 pruebas

1º) P. Hill (Ferrari)	2 victorias
2º) Von Trips (Ferrari)	2 victorias
3º) Moss (Lotus)	2 victorias
Ireland (Lotus)	1 victoria
Baghetti (Ferrari)	1 victoria

1962: 9 pruebas

1º) G. Hill (B.R.M.)	4 victorias
2º) Clark (Lotus)	3 victorias
3º) McLaren (Cooper)	1 victoria
5º) Gurney (Porsche)	1 victoria

1963: 10 pruebas

1º) Clark (Lotus)	7 victorias
2º) G. Hill (B.R.M.)	2 victorias
4º) Surtees (Ferrari)	1 victoria

1964: 10 pruebas

1º) Surtees (Ferrari)	2 victorias
2º) G. Hill (B.R.M.)	2 victorias
3º) Clark (Lotus)	3 victorias
4º) Bandini (Ferrari)	1 victoria
5º) Gurney (Brabham)	2 victorias

1965: 10 pruebas (8 disputadas)

1º) Clark (Lotus)	6 victorias
2º) G. Hill (B.R.M.)	2 victorias
3º) Stewart (B.R.M.)	1 victoria

John Surtees

Graham Hill

Dan Gurney

Lorenzo Bandini

Denis Hulme

Jochen Rindt

LA CLASIFICACIÓN MUNDIAL

PILOTOS	Gran Premio Sud África	Gran Premio de Mónaco	Gran Premio de Bélgica	Gran Premio de Francia	Gran Premio de Inglaterra	Gran Premio de Holanda	Gran Premio de Alemania	Gran Premio de Italia	Gran Premio de los EE. UU.	TOTAL
1º) J. Clark	9	–	9	9	9	9	9	–	–	54
2º) G. Hill	4	9	2	2	6	3	6	6	9	47
3º) J. Stewart	1	4	6	6	2	6	–	9	–	34
4º) D. Gurney	–	–	–	–	1	4	4	4	6	19
5º) J. Surtees	6	3	–	4	4	–	–	–	–	17
6º) L. Bandini	–	6	–	–	–	–	1	3	3	13
7º) B. McLaren	2	2	4	–	–	–	–	2	–	10
8º) J. Brabham	–	–	3	–	–	–	2	–	4	9
9º) M. Spence	3	–	–	–	3	–	–	–	–	6
10º) D. Hulme	–	–	–	3	–	2	–	–	–	5
11º) J. Rindt	–	–	–	–	–	–	3	–	1	4
12º) R. Ginther	–	–	1	–	–	1	–	–	–	2
J. Siffert	–	1	–	1	–	–	–	–	–	2
Pedro Rodríguez	–	–	–	–	–	–	–	–	2	2

Clasificación general de los pilotos

Fangio	24 victorias
Clark	19 victorias
Moss	16 victorias
Ascari	13 victorias
G. Hill	10 victorias
Brabham	7 victorias
Farina	5 victorias
Brooks	5 victorias
Hawthorn	3 victorias
Collins	3 victorias
McLaren	3 victorias
P. Hill	3 victorias
Gurney	3 victorias
Surtees	3 victorias
González	2 victorias
Trintignant	2 victorias
Von Trips	2 victorias
Taruffi	1 victoria
Bonnier	1 victoria
Ireland	1 victoria
Baghetti	1 victoria
Bandini	1 victoria
Stewart	1 victoria

CALENDARIO

ENERO

1	AFRICA DEL SUR	**Gran Premio de Africa del Sur**
8	GRAN BRETAÑA (Nueva Zelandia)	**Gran Premio de Nueva Zelandia (1)**
15	GRAN BRETAÑA (Nueva Zelandia)	**Carrera de Levin (C)**
22	GRAN BRETAÑA	**Trofeo Lady Wigram (C)**
23	ESTADOS UNIDOS	**Carrera de Riverside (Stock-car)**
29	GRAN BRETAÑA (Nueva Zelandia)	**Carrera de Teretonago (2, 3, T)**

FEBRERO

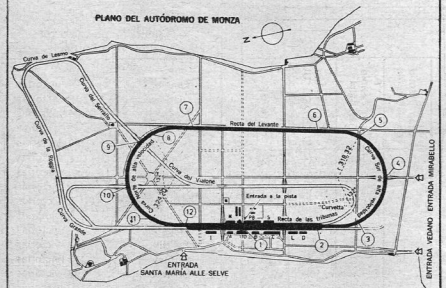
5-6	ESTADOS UNIDOS	*** Daytona Continental (SP, S, GT, T)**
13	AUSTRALIA	**Carrera de Warwick Farm (C. 2.500 cc)**
19-20	ESTADOS UNIDOS	**Carrera de "dragster" de Pomona (C, SP, S, T)**
20	AUSTRALIA	**Gran Premio de Australia de Lakeside (C. 2.500 cc)**
27	ESTADOS UNIDOS	**500 Millas de Daytona (Stock-car)**
27	AUSTRALIA	**Carrera de Sandown Park (C. 2.500 cc)**

MARZO

5 y 7	AUSTRALIA	**Carrera de Longford (C. 2.500 cc)**
25	ESTADOS UNIDOS	**4 Horas de Sebring (T)**
26	ESTADOS UNIDOS	*** 12 Horas de Sebring (SP, S-I-II-III, GT)**
27	ESTADOS UNIDOS	**500 Millas de Atlanta (Stock-car)**

ABRIL

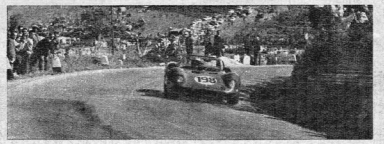
2	GRAN BRETAÑA	**Carrera de Oulton Park (2, 3, T)**
8	GRAN BRETAÑA	**Carrera de Snetterton (3, S, T)**
10-11	GRAN BRETAÑA	**Carrera de Singapur (C)**
11	GRAN BRETAÑA	**Carrera de Goodwood (2, 3, S, GT)**
17	FRANCIA	**Gran Premio de Pau - Gran Premio de Francia (2, 3)**
17	AUSTRIA	**Premio de Viena (S, GT, T)**
24	ALEMANIA (Oeste)	**Carrera de L'Eifel**
24	ESTADOS UNIDOS	**100 Millas de Trenton**
24	ESPAÑA	**Trofeo "Juan Jover" (2, 3, S, GT, T)**
25	ITALIA	**Mil Kilómetros de Monza - Copa F. Caracciolo (SP, S, II-III)**
25	ITALIA	**Gran Premio de Siracusa (1, 2)**
30	GRAN BRETAÑA	**Trofeo Turismo (C, S)**



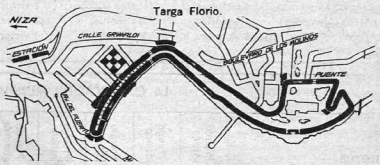
100 Kilómetros de Monza (AUTOMUNDO Nº 8, pág. 17)

MAYO

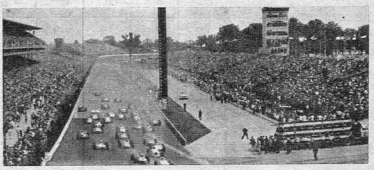
1	ESTADOS UNIDOS	**Yankee 300 (Stock-car)**
8	ITALIA	**Targa Florio (SP, S-II-III)**
14	GRAN BRETAÑA	**Carrera de Silverstone (2 ó 3, SP, S, GT, T)**
15	FRANCIA	**GRAN PREMIO DE PARIS (2 ó 3, SP, S, GT, T)**
22	MÓNACO	**GRAN PREMIO DE MÓNACO (1)**
22	BELGICA	**Gran Premio de Spa (SP, S-II-III)**
28-29	GRAN BRETAÑA (Canadá)	**Carrera de St Jovite (Montreal) (S, GT)**
30	GRAN BRETAÑA	**Carrera de Crystal Palace (2, S, GT, T)**
30	ESTADOS UNIDOS	**500 MILLAS DE INDIANAPOLIS (C)**



Targa Florio.



Circuito de Mónaco (AUTOMUNDO Nº 10, pág. 32)



Indianápolis.

En letras mayúsculas: GRANDES PREMIOS.
Pruebas con puntaje para el Campeonato de Conductores.
Subrayado con trazos discontinuos: pruebas con puntaje para el Campeonato de Constructores (reservado para máquinas sport):

hasta 1.300 cc = S-I;
de 1.300 a 2.000 cc = S-II;
más de 2.000 cc = S-III.

Las pruebas marcadas con un asterisco tienen al mismo tiempo puntaje para los Trofeos Internacionales de Automóviles Sport y Prototipos (dos divisiones: hasta 2.000 cc, y sin limitación de cilindrada).
Subrayado con puntos: pruebas con puntaje para el C.E.M.

Explicación de siglas:
C: máquinas de carrera libre
1: Fórmula internacional de carrera Nº 1 (nueva Fórmula en vigencia a partir del 1/1/66).
2: Fórmula internacional de carrera Nº 2
3: Fórmula internacional de carrera Nº 3
SP: Sport-prototipo (Grupo 6 del anexo J 1966)
S: Sport (Grupo 4)
GT: Gran Turismo (Grupo 3)
T: Automóviles de Turismo (Grupos 1 y 2)
TS: Automóviles de Turismo Especiales (Grupo 5)
Stock-car: Fórmula americana para automóviles de turismo de serie.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

1966 ✽

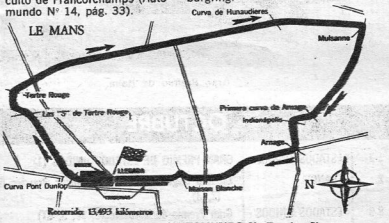
FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL

JUNIO

3-4	GRAN BRETAÑA (Canadá)	200 Millas de Mosport (S, GT)
5	ALEMANIA (Oeste)	Mil Kilómetros de Nuerburgring (SP, S-II-III, GT)
10-12	PORTUGAL	Circuito de Porto (3, GT, T)
12	BELGICA	GRAN PREMIO DE BELGICA (1)
12	ALEMANIA (Oeste)	Gran Premio de los Alpes - Carrera de Rossfeld
18-19	FRANCIA	* 24 Horas de Le Mans (SP, S)
19	ITALIA	Gran Premio de Roma (2)
26	FRANCIA	Trofeo de Auvergne (2, 3, S, T)
26	FRANCIA	Carrera de trepada de Mont Ventoux

Gran Premio de Bélgica - Circuito de Francorchamps (Automundo N° 14, pág. 33).

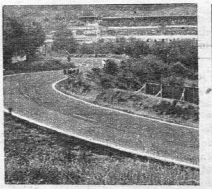
Los Mil Kilómetros de Nuerburgring.



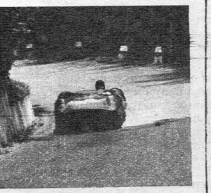
24 Horas de Le Mans (AUTOMUNDO N° 7, pág. 9)

JULIO

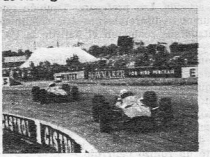
2-3	FRANCIA	12 Horas de Reims - Gran Premio de Francia - Gran Premio de Reims (2, 3)
2-3	FRANCIA	GRAN PREMIO DEL A.C.F. (1)
3	ALEMANIA (Oeste)	Gran Premio de Autos de Turismo
4	ESTADOS UNIDOS	Firecracker 400 (Stock-car)
9-10	GRAN BRETAÑA (Canadá)	Carrera de St Jovite (Montreal)
10	ALEMANIA (Oeste)	Gran Premio de la Solitude
10	ITALIA	Carrera de trepada de Trento-Bordone
16	GRAN BRETAÑA	GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA (1)
17	ITALIA	Circuito de Mugello (S-I)
17	ESTADOS UNIDOS	150 Millas de Trenton (C)
17	FRANCIA	Copa del A. C. Normand (Rouen) - Gran Premio de Francia 2, 3,)
22-24	PORTUGAL	Circuito de Cascais (3, GT, T)
23-24	BELGICA	24 de Horas de Francorchamps (T)
24	PAISES BAJOS	GRAN PREMIO DE LOS PAISES BAJOS (1)
24	ESTADOS UNIDOS	Gran Premio Hoosier (C)
24	ITALIA	Carrera de trepada de Cesano-Sastriere
30	GRAN BRETAÑA	Carrera de Silverstone (3, S, GT, T)
31	ALEMANIA (Oeste)	Carrera de trepada de Fribourg



Gran Premio de Francia - Circuito de Auvergne.



Trento-Bordone



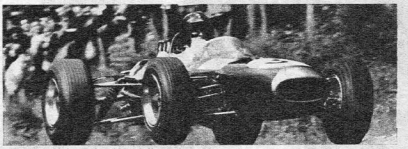
Gran Premio de Inglaterra.

Gran Premio de los Paises Bajos.

AGOSTO

7	ALEMANIA (Oeste)	GRAN PREMIO DE ALEMANIA (1)
7	ESTADOS UNIDOS	150 Millas de Langhorne (C)
7	ITALIA	Copa de la Ville D'Enna (S-I)
14	ITALIA	GP del Mediterráneo (1) y GP de Pergusa (2)
21	SUECIA	Carrera de Canon a Karlskoga (2, S, GT, T)
28	SUIZA	Gran Premio de la Montaña (S-I-II-III)
28	AUSTRALIA	Carrera de Sufer's Paradise (C. 2.500 cc)
29	GRAN BRETAÑA	Carrera de Brands Hatch (3, S, GT, T)

Gran Premio de la Montaña.



Gran Premio de Alemania.

FÓRMULA 2 EN LA FACULTAD DE INGENIERÍA

LA teoría y la práctica. Inquietud en el estudiantado. Los profesores también son "tuercas". 300 alumnos, mil preguntas y Pedro Sancha. 150 cm³ más para llegar al primer Fórmula 3 argentino.

El temario se desarrollaba de acuerdo a lo previsto. Distinguidos periodistas compartían el estrado con profesores de la casa. En el aula 403 de la Facultad de Ingeniería se debatían temas de actualidad de nuestro automovilismo deportivo.

Turismo Mejorado había centralizado la discusión. Cerca de medianoche, el ingeniero Sierra anunció la apertura de un nuevo tópico: **Fórmula 3.**

Los estudiantes lo conocían en teoría. Varios proyectos habían sido realizados "en el papel" por sugestión del profesorado. Pero cuando la juventud quiere crear, no se conforma solamente con resultados empíricos. Quiere materializar, con sentido práctico, aquello que ha aprendido. Una comisión de alumnos conversó con el ingeniero Sierra sobre la posibilidad de construir un Fórmula 3 y la consulta tuvo buena acogida. **Los profesores también son tuercas...** Quizá por ello, cuando un alumno —discretamente— le comunicó que un monoplaza de carrera había sentado sus reales en el hall de la Facultad, el ingeniero Sierra expresó:

—Tengo una sorpresa para Uds. No la comunicaré de inmediato porque tengo miedo de que se produzca un "desbande".

El catedrático, como siempre, sabía lo que decía.

Cuando la autorización llegó, el "desbande" fue inmediato.

Pedro Sancha, orgulloso y flamante propietario del Fórmula 2, respondió con su habitual paciencia a cuanta pregunta le fue formulada. Que fueron muchas. Las soluciones adoptadas en el diseño, agradaron.

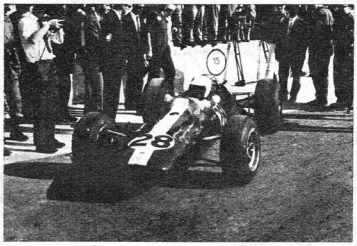
—¿Por qué no es Fórmula 3? —preguntó un rollizo pelirrojo.

—¡Porque le falta lo que a vos te sobra...! ¡Cilindrada! le respodieron.

Mientras tanto, Lelio Castelli —el constructor— sonreía feliz.

SETIEMBRE

3-4	ESTADOS UNIDOS	500 Millas de Road America (C, SP, S, GT)
4	ITALIA	GRAN PREMIO DE ITALIA (1)
4	PAISES BAJOS	Carrera de Zandvoort (3, GT, T)
4	ALEMANIA (Oeste)	500 Kilómetros de Nuerburgring
4-5	ESTADOS UNIDOS	Carrera de "dragster" de Indianápolis (C, SP, S, GT, T)
8-17	FRANCIA	Vuelta de Francia (S, GT, T)
10-11	GRAN BRETAÑA (Canadá)	Carrera de St Jovite (Montreal) (S, GT)
11	AUSTRIA	Gran Premio de Austria (S-I-II-III)
17	GRAN BRETAÑA	Carrera de Oulton Park (1, 2, 3, S)
17-18	ESTADOS UNIDOS	Las dos Vueltas de 500 Millas de Bridgehampton (SP, S-I-II-III, GT)
18	AUSTRIA	Carrera de trepada de Caisberg (S, GT, T)
18	FRANCIA	Copa de Velocidad de Monthéry - Grandes Premios de Francia (2, 3)
23-24	GRAN BRETAÑA	Gran Premio de Canadá (C)
25	FRANCIA	Gran Premio de Albi - Grandes Premios de Francia - Copa de Velocidad (2, 3, S, GT, T)
25	ESTADOS UNIDOS	Carrera de Trenton (C)



Gran Premio de Italia.

OCTUBRE

1-2	ESTADOS UNIDOS	GRAN PREMIO DE ESTADOS UNIDOS (1)
2	FRANCIA	Circuito Bugatti de Mans - Grandes Premios de Francia (2, 3)
8-9	ESTADOS UNIDOS	Gran Premio de Noroeste (C, SP, S, GT)
9	FRANCIA	Copas de Salón (2, 3, SP, GT, T)
9	AUSTRIA	Premio del Tirol (S, GT, T)
15-16	ESTADOS UNIDOS	Carrera de Laguna Seca (SP, S, GT)
16	FRANCIA	Mil Kilómetros de Paris (SP, S, GT)
16	AUSTRIA	Copa del Danubio (S, GT, T)
16	ESTADOS UNIDOS	Carrera de Charlotte (Stock-car)
23	MEXICO	GRAN PREMIO DE MEXICO (1)
29-30	ESTADOS UNIDOS	Gran Premio de Rodesia

NOVIEMBRE

8	AUSTRALIA	Carrera de Sandown Park (T)
12-13	ESTADOS UNIDOS	Carrera de Las Vegas (SP, S, GT)
27 ó 4 dic.	GRAN BRETAÑA (Rodesia)	Gran Premio de Rodesia

DICIEMBRE

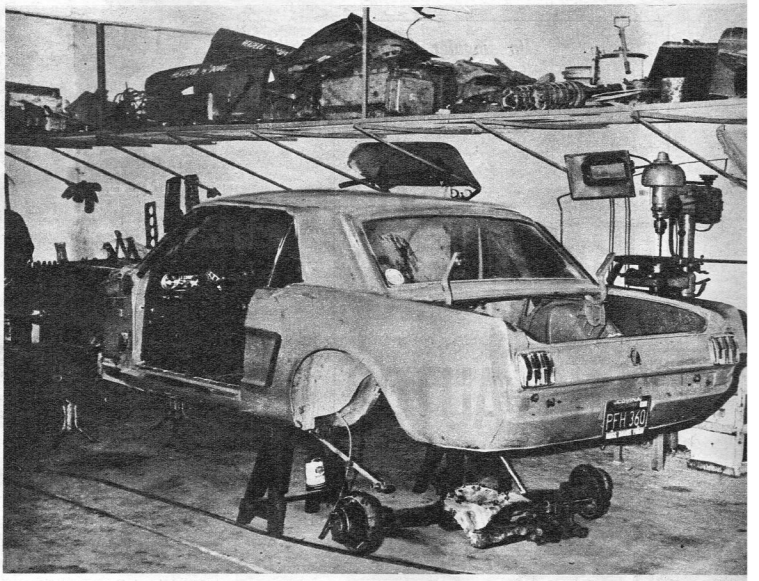
3-12	GRAN BRETAÑA (Bahamas)	Quincena automovilística de Nassau (S, GT, T)

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

Cabalén - Mustang:

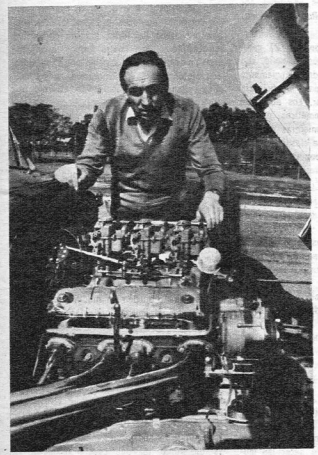
UNA COMBINACIÓN DE ÉXITO

Una de las grandes atracciones del próximo Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado la constituyen los Ford Mustang. Entre los anotados con estas máquinas, figura Oscar Cabalén, quien desde hace ya varias semanas se encuentra preparando el coche con el que intervendrá en esta competencia. También se ha previsto montar un motor F 100 en la misma carrocería, lo que permitiría a Cabalén intervenir en el Gran Premio de Turismo de Carretera, que se disputará a fines de noviembre. La preparación se realizó en un taller de la ciudad de Córdoba, bajo la dirección de Nello Maffei, lo que obligó al conocido volante porteño a viajar, reiteradamente, a esa ciudad.

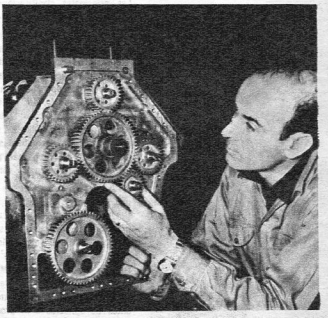


Invitados por él, en ocasión de uno de estos viajes, tuvimos oportunidad de interiorizarnos de algunos de los detalles de la preparación y de tomar las fotografías que ilustran la presente nota. Según las declaraciones de Maffei, los resultados obtenidos luego de la puesta a punto del motor Mustang con el que Cabalén correrá en el Gran Premio de Turismo Mejorado, son ampliamente satisfactorios.

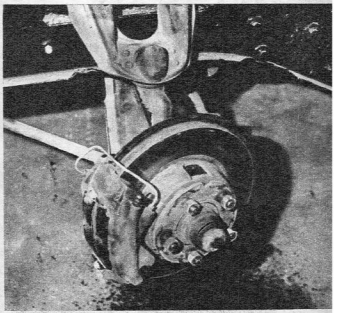
Por otra parte, la larga serie de triunfos obtenidos por esta relativamente reciente creación de la Ford Motor Co. en pistas estadounidenses y europeas, sumada a la reconocida experiencia de nuestro compatriota, convierten a la combinación Mustang-Cabalén en uno de los más serios aspirantes al triunfo en su categoría.



El F 100 que equipará al Mustang de Cabalén durante el Gran Premio de Turismo de Carretera es ya un viejo conocido en las competencias de esta categoría. Su notable potencia sumada a las excelentes características ruteras del Mustang darán mucho que hablar.



El preparador Nello Maffei se muestra satisfecho con los resultados obtenidos con el potente motor del Mustang. En la ilustración puede apreciarse el sistema de distribución accionado por engranajes.



En el extremo del brazo inferior de la suspensión delantera se encuentra ubicado el freno a disco. Nótese el generoso diámetro del mismo (superficie activa de frenaje: 219,3 cm²; superficie total de frotamiento: 2.129 cm²).

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR: (dimensiones): 8 cilindros en V de 90°; diámetro: 101,60 mm, carrera: 72,89 mm; cilindrada total: 4.728 cc; relación de compresión 10,5:1; potencia máxima 275 HP (SAE) a 6.000 rpm, potencia específica 58,2 HP/litro (SAE); cupla máxima 43,1 kgm (SAE) a 3.400 rpm; (construcción): botadores mecánicos, árbol de levas de alto rendimiento; doble escape; bujías Autolite BF-32, 18 mm; alternador 42 amp.

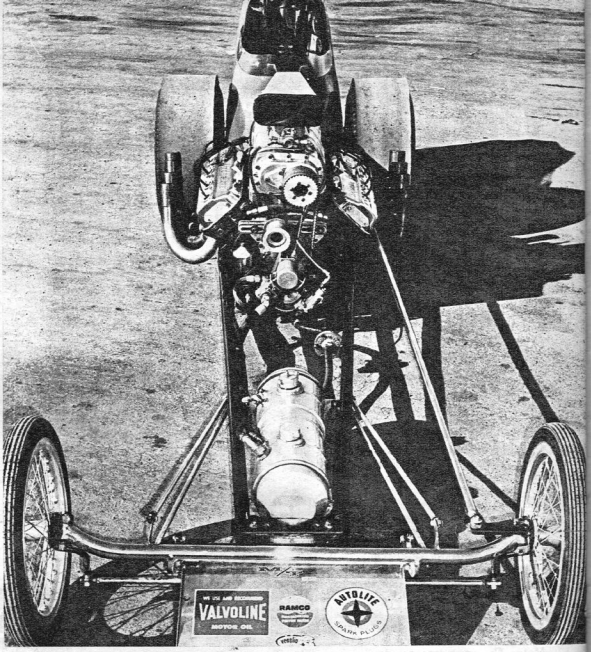
TRASMISIÓN: embrague seco reforzado; caja de cuatro velocidades, totalmente sincronizadas; relaciones de desmultiplicación: 1ª 2,32:1; 2ª 1,69:1; 3ª 1,29:1; 4ª 1:1; marcha atrás 2,32:1.

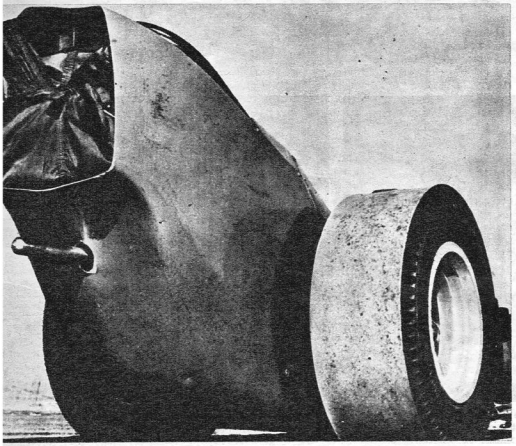
NEUMATICOS: 6,95 x 14.

PERFORMANCES: velocidad máxima de 150 a 200 km/h; velocidad a 1.000 rpm. en directa: 30,3 km/h; relación peso/potencia: 4,8 kgm/HP (SAE): consumo: 18 a 22 litros/100 km.

Un singular deporte automovilístico en los Estados Unidos

LAS DRAG-RACES Y SUS AUTOS





Los frenos comunes serían insuficientes para detener a un "dragster" a más de 300 km/h, al término de su carrera. Por eso, todos los autos de su clase tienen un paracaídas en la extremidad posterior de la carrocería, que se abre al final del recorrido para disminuir la velocidad del auto, antes de que los frenos funcionen para detenerlo. El asta que asoma por detrás, es la llamada "push zar", contra la que se ejercita la presión para dirigir el motor.

(Arriba) Los dos tanques colocados en la parte delantera, entre los largueros, contienen nafta y agua. El del agua está un poco más adelante. La "placa" sujetada en el centro del eje es una sección de perfil aerodinámico; al influir el aire sobre ella, durante la carrera, tiene la función de dar un impulso, a las ruedas, de cerca de 100 kg cuando el auto corre a 240 km/h, aproximadamente. Eso contribuye a una mayor estabilidad del vehículo y, por lo tanto, a su mejor control durante la prueba.

NORTH HOLLYWOOD — En el número 25 de AUTOMUNDO (pág. 7) habíamos hablado de lo que son las "drag-races" y cuál es su desarrollo. Vamos a ver ahora qué vehículos pueden participar en estas competiciones especiales.

Las principales clasificaciones admitidas por la N.H.R.A. (National Hot Rod Association) son las siguientes:

● **Stock-cars.** En este grupo hay 27 categorías, reservadas a los autos de serie, con pocas modificaciones. Se admite solamente que la bomba de nafta aumente la eficiencia del funcionamiento del motor. Los autos de serie con trasmisiones automáticas pueden competir con los análogos, mientras que los que tengan cambio manual se clasifican aparte. Este es el grupo más popular de todos los que participan en las carreras.

● **Autos experimentales de las fábricas.** Es una clasificación especial, para vehículos de producción limitada y dotados de equipos para prestaciones especiales que no se encuentran habitualmente en los autos de serie, pero que pueden adquirirse en la casa constructora de los mismos. Muchos equipos y descubrimientos técnicos se han experimentado en las fábricas de Detroit de ese modo, antes de aplicarse a la producción en serie.

● **Autos deportivos de serie.** Este grupo comprende los autos de fabricación europea y los fabricados en Detroit. El interés en este campo crece constantemente, después de la participación en las carreras de autos Jaguar, Cobra, Mustang y Barracuda.

● **Cupé y berlina con propulsión a gas.** Esta clasificación se refiere a los autos que están legalmente autorizados a circular por las carreteras. El constructor puede hacer las modificaciones que quiera en el motor y hasta puede instalar otro motor en el auto, si lo desea. Estos vehículos son en definitiva distintos, según estén dotados o no de compresores. En este grupo se encuentran los automóviles más interesantes y veloces que han aparecido en las pistas estadounidenses.

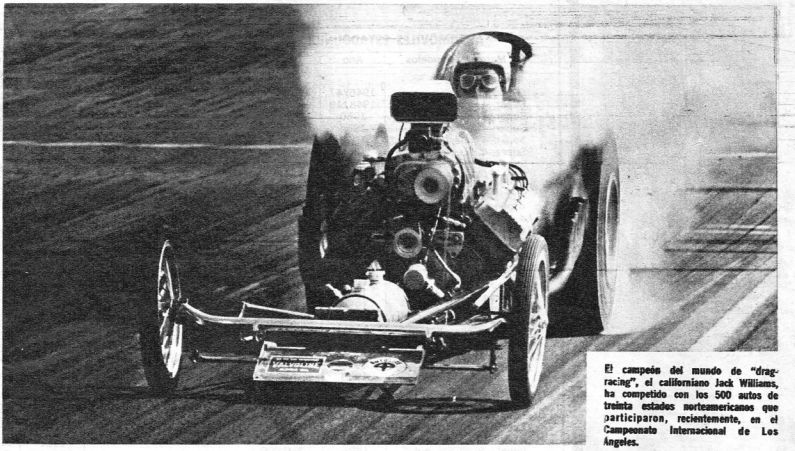
● **Street roadster.** Son los autos clásicos de las pistas de "drag". Con carrocerías abiertas y, aparentemente, de serie, por lo general Ford, modelos T, A o B, corren con el equipo completo de luces y todos los equipos, que prescriben las leyes, para la circulación por carreteras. Son cuatro grupos, que comprenden también, la distinción entre los autos con motor de súper compresión, y los que no los tienen.

● **Autos deportivos modificados.** En este grupo pueden encontrar lugar los autos de todas las formas y dimensiones, incluso el cabriolé y el spider, el cupé, los modelos de construcción especial, y los autos de Gran Premio. Basta que todos tengan en común la posibilidad de una súper aceleración en la pista de carreras.

● **Cupé, berlinas, autos modificados en parte.** Los autos de este grupo tienen que haber sufrido modificaciones en la carrocería y el bastidor, incluso las relativas a la colocación del motor. Se puede colocar detrás el motor para una mejor tracción. El bastidor y las partes en movimiento pueden ser modificadas o construidas por el mismo propietario del auto, sin limitación alguna. Muchos de ellos alcanzan una velocidad máxima de 240 km/h, en el "cuarto de milla" en que se efectúa la prueba. También, en el grupo, hay clases diferentes, según los motores tengan o no súper compresión.

● **Autos de competición.** (Spider, cupé y berlinas). Este es el grupo para los autos que han sufrido modificaciones más radicales, hasta un punto tal que cuesta reconocer la carrocería original. Los motores pueden ser colocados en cualquier posición con el fin de obtener la mejor tracción y adherencia posibles en las ruedas posteriores. Las carrocerías están

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar



El campeón del mundo de "drag-racing", el californiano Jack Williams, ha competido con los 500 autos de treinta estados norteamericanos que participaron, recientemente, en el Campeonato Internacional de Los Angeles.

muy modificadas y los bastidores se construyen, por lo general, con tubos de acero para tener mayor ligereza. Salvando los requisitos de seguridad en este grupo para los autos admitidos son posibles todas las modificaciones que sugiera la imaginación.

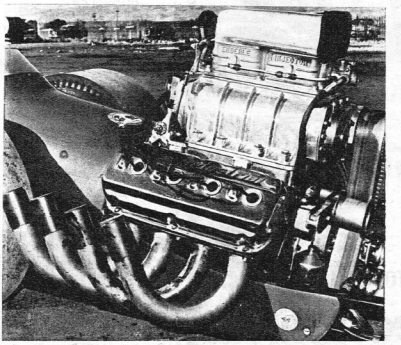
● **Dragster.** Conocido como los "reyes del cuarto de milla", estos vehículos están proyectados y construidos con un objetivo preciso: el de recorrer el cuarto de milla (arrancando en frío) en el menor tiempo posible y a la mayor velocidad. Marchan a una velocidad que no ha sido nunca igualada por cualquier otro vehículo que "camine" sobre ruedas. Después de cumplir con las reglas que impone la N.H.R.A., por razones de seguridad, los constructores están en libertad de adoptar cualquier solución (aunque sea la de las cuatro ruedas motrices). Hay ocho clasificaciones de "dragsters". Cinco para motor a nafta y las otras tres para motores alimentados por carburantes libres, como alcohol y nitrometano. Sólo en la clase de los "dragsters" se permite la instalación de motores dobles lo que, en cualquier caso, los hace disponer de una potencia de 1.000 CV o quizá más.

● **Autos de serie modificados.** Se trata de una nueva clasificación, creada para consentir que los propietarios de autos de serie participen en las pruebas si han hecho en sus autos ligeras mejoras para aumentar sus prestaciones. Las máquinas de esta categoría, casi todas producidas en serie, pueden tener algunas modificaciones en el motor y, también, en el cambio, y una gama más grande en las dimensiones de sus neumáticos. La alimentación se limita a dos carburadores de cuatro cuerpos, o a tres de doble cuerpo.

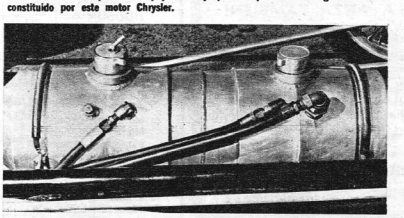
La clase de los "autos experimentales de las fábricas", en la que se prueban muchos autos futuros de Detroit, los Dodge Ramchargers (que participan en la categoría FX) sirve para aportar modificaciones a los autos de serie, mejorando sus prestaciones. Las cabeceras de los motores Dodge V-8 tienen que estar fundidas en aluminio, en vez de hierro colado, para reducir su peso. Los colectores de aspiración han sido aligerados empleando el magnesio en vez del aluminio, y el resto por el estilo. Se calcula que se han economizado más de 36 kilos, en el peso de esos motores, efectuando modificaciones costosas. La trasmisión automática Torqueflite ha sido reforzada con el empleo de un embrague de cinco discos. El mecanismo del cambio se ha modificado también. La carrocería del Dodge Coronet Hardtop, dos puertas, ha sido aligerada fabricando los paragolpes delanteros, el baúl, los guardafangos y las portezuelas en fibra de vidrio. Un travesaño delantero liviano, en acero inoxidable, se ha empleado para aligerar aún más esa parte del auto.

En un tiempo, no muy lejano, en que las pistas de carreras para las "drag-races" estadounidenses eran un lugar de encuentro de los elementos indeseables y de las personalidades del cine, los libros y algunas revistas contribuyeron a difundir esta injusta impresión. Hoy, aquella imagen ha sido sustituida "por la del deportista sano que lleva a su familia al campo de sus proezas". Hay cerca de 100.000 personas apasionadas por ese género de espectáculo deportivo que, en cuanto a público, es considerado como el segundo, entre los deportes que se practican en los Estados Unidos. Se calcula que en 1964 cerca de 38 millones de espectadores han asistido, de una u otra forma, a los diversos deportes automovilísticos de Estados Unidos: carreras, rallies o "drag-races".

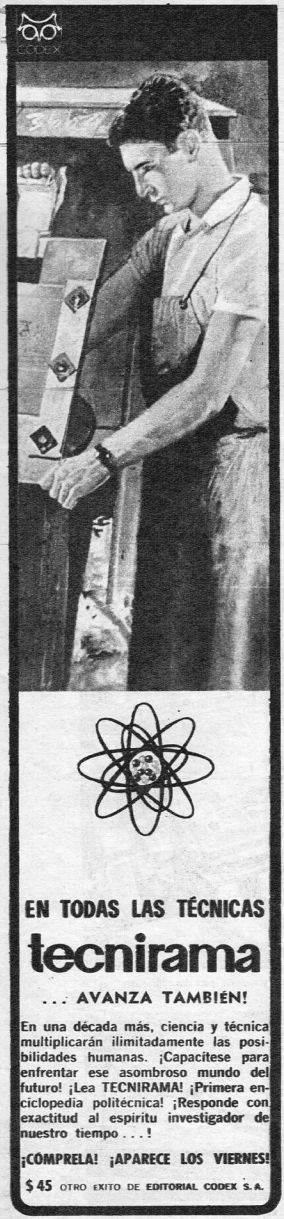
WILLIAM CARROLL



Uno de los más potentes equipos de propulsión para los "dragsters" es el constituido por este motor Chrysler.



Detalles de los dos tanques delanteros, de aluminio soldado. El de la izquierda, sirve para el carburante, y el de la derecha para el agua.



LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	265.000
Super 4 puertas	1948/49	290.000
Super 4 puertas	1950	320/350.000
Super 4 puertas	1954	420/450.000
Super 4 puertas	1956	540.000
Super 4 puertas	1958	620.000
Super 4 puertas	1960	910.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	180.000
4 puertas	1942	185/200.000
4 puertas	1946	250/270.000
Cupé de Ville	1954	560/580.000
Cupé de Ville	1960	1.075.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	270.000
4 puertas	1946/47	380/400.000
Fleetline	1947	470.000
4 puertas	1951	490/510.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	675.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	625.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	705.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	680.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	780.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.460.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.350.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	300.000
4 puertas (chico)	1947	355.000
4 puertas	1953	380/400.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	500.000
DODGE		
4 puertas	1947	300/340.000
4 puertas	1951	340/370.000
FORD		
Cupé convertible	1940	260/280.000
2 puertas	1941/42	350.000
4 puertas	1941/42	320.000
Cupé sedan	1941/42	355.000
2 puertas	1946/47	350.000
4 puertas	1946/47	380/410.000
Cupé sedan	1946/47	455.000
4 puertas	1951	420/450.000
4 puertas	1953	440/460.000
4 puertas	1954	480.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. 4 puertas	1960	960.000
Galaxie 8 cil. - c. aut. 4 puertas	1960	925.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. - 4 puertas	1961	1.100.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	210/230.000
4 puertas	1948	250/270.000
MERCURY		
4 puertas	1940	300.000
4 puertas	1946/47	390.000
Cupé convertible	1946/47	460.000
Monterrey 2 puertas	1951	490.000
Monterrey 4 puertas	1953	490/510.000
Monterrey 4 puertas	1956	560.000
Monterrey 4 puertas	1957	620.000
Montclair 4 puertas	1958	690.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	240/260.000
4 puertas	1948/49	240/270.000
4 puertas	1950/51	340/360.000
Cupé sedan	1955	390/410.000
4 puertas	1955	460.000
88 4 puertas	1956	550.000
88 cupé sedan	1956	620/660.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	460/490.000
4 puertas	1961	590.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	280/300.000
4 puertas	1948/49	310/340.000
4 puertas - c. aut.	1951	400.000
4 puertas - c. mec.	1951	430.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	250/270.000
4 puertas	1948	280/310.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

Marcas y modelos	Año	m$n
AUTOAR		
Sedan	1956/57	195.000
Sedan	1960	255.000
Rural	1960	250.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	350/390.000
6 cil. - 4 puertas	1962	400/450.000
CITROEN		
2 CV	1960	285.000
2 CV	1961	325.000
2 CV	1962	340/370.000
2 CV	1963	380/410.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	780/830.000
400	1963	840/880.000
400	1964	930/955.000
DE CARLO		
600	1960	240.000
700	1960	280/310.000
700	1961	300/340.000
Cupé BMW	1961	400.000
700	1962	340/380.000
700	1963	360/390.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	520/560.000
1500 4 puertas	1961	580/610.000
1500 4 puertas	1962	630/660.000
1500 4 puertas	1963	680/710.000
1500 4 puertas	1964	740/770.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	380/410.000
4 puertas	1958	400/440.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	680.000
Fissore sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	280/300.000
IKA	1958	310/340.000
IKA	1959	330/360.000
IKA	1960	430.000
IKA	1961	470.000
IKA	1962	490/510.000
IKA	1963	540/560.000
IKA	1964	610/640.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	280/300.000
1100 4 puertas	1960	415/450.000
750 2 puertas	1961	350/370.000
1100 4 puertas	1961	470/500.000
750 2 puertas	1962	410.000

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

AUTO USADO

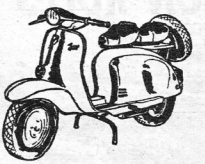
Marcas y modelos	Año	m$n
1100 4 puertas	1962	550/570.000
750 2 puertas	1963	410/440.000
1100 4 puertas	1963	620/650.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	720/740.000
750 2 puertas	1964	490.000
1500 Gran Clase	1964	800/820.000
Rural Familiar	1964	875.000
FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	800/840.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	860/900.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	950/970.000
GRACIELA		
2 puertas	1957	150/170.000
2 puertas	1958/59	190/210.000
2 puertas	1962	340/360.000
HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	330/360.000
1100 rural 2 puertas	1961	350/370.000
HEINKEL		
Microcupé	1958/59	105/115.000
Microcupé	1960/61	115/130.000
ISARD		
300	1958/59	180/195.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000
700 2 puertas	1962	320/340.000
700 Rural	1962	340/360.000
700 2 puertas	1963	360/380.000
JEEP		
IKA	1957	230/250.000
IKA	1958/59	280/310.000
IKA	1960/61	340/370.000
IKA	1962	390/410.000
KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1959	370/390.000
Carabela	1960	450.000
Carabela	1961	490/510.000
Rambler C. Custom	1962	640/670.000
Rambler C. Country	1962	680/700.000
Rambler Ambass.	1962	740/770.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000
Rambler C. Country	1963	780.000
Rambler Ambass.	1963	850/880.000
Rambler C. Custom	1964	870.000
Rambler C. Country	1964	900/930.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000
NSU		
Prinz 24 HP	1958	230/250.000
Prinz 34 HP	1960	250/280.000
Prinz 34 HP	1961	310.000
Prinz 34 HP	1962	320/340.000
Prinz 34 HP	1963	360/380.000
PEUGEOT		
403	1956/57	435/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	575.000
403	1961	630/650.000
403	1962	650/680.000
404	1962	700/730.000
403	1963	725/750.000
404	1963	800/830.000
404 Rural	1963	925.000
403	1964	820/850.000
404	1964	900/930.000
404 Rural	1964	970.000
RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	300/320.000
Dauphine 4 puertas	1961	340/360.000
Dauphine 4 puertas	1962	380/400.000
Gordini 4 puertas	1962	410/440.000
Dauphine 4 puertas	1963	420/450.000
Gordini 4 puertas	1963	500.000
Dauphine 4 puertas	1964	490/510.000
Gordini 4 puertas	1964	530/550.000
4 L	1964	470.000

Marcas y modelos	Año	m$n
VALIANT		
I	1962	830/850.000
II	1963	900/930.000
III	1964	1.075.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

BORGWARD		
Isabella	1956	400/420.000
Isabella	1957	420/450.000
Isabella	1958	470/490.000
Isabella	1960	520.000
CITROËN		
11 ligero	1946/47	230/250.000
2 CV	1958	265.000
FIAT		
1100 4 puertas	1958	360/380.000
600 2 puertas	1958	260/280.000
HILLMAN		
4 puertas	1947	150.000
4 puertas	1950	210.000
4 puertas	1956	270/290.000
Rural	1956	315.000
MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	420/450.000
4 puertas naftero	1953	300/340.000
220 4 puertas	1953	380.000
300 4 puertas	1953	440/460.000
220 S 4 puertas	1959	900/940.000
220 S 4 puertas	1961	1.650.000
220 S 4 puertas	1962	2.250.000
220 S 4 puertas	1963	2.800.000
220 S 4 puertas	1964	3.300.000
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	410.000
Rural	1956/57	450.000
Rural	1958	540/560.000
Rekord 2 puertas	1959	500/520.000
Rural	1959	540/560.000
Rekord 2 puertas	1960	580/600.000
Kapitan 4 puertas	1961	610.000
Rekord 2 puertas	1961	630/650.000
Rural	1961	700.000
Rekord 4 puertas	1961	680.000
SIMCA		
4 puertas	1955	280/300.000
Rural	1955	305.000
Rural	1956	320/340.000
4 puertas	1958	380.000
TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	365.000
17 M 4 puertas	1958/59	510.000
17 M rural	1958/59	550.000
17 M 2 puertas	1958/59	500.000
17 M 2 puertas	1960	570.000
17 M 2 puertas	1961	620/640.000
17 M 4 puertas	1961	640/680.000
17 M rural	1961	710/730.000
17 M 4 puertas	1962	740/760.000
17 M rural	1962	800.000
VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	340/360.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	450.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	470.000
VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	550/570.000
Export 2 puertas	1961	560/580.000
Export 2 puertas	1962	620/640.000
1500 2 puertas	1962	775.000

Iso 0 Km.



NUEVO MODELO
Estilo • Fortaleza • Duración
Rendimiento • Velocidad
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO EN LA ARGENTINA
RONDINONI, BERRETA Y CIA.
Av. Maipú 890, Vicente López
(Pcia. Bs. Aires)
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES

SI CAMBIA AROS... ¡QUE SEAN!
BURD 2 en 1

GRACIELA INSTITEC
RECAMBIO DE CIGÜEÑALES EN EL ACTO
CASA AMBROSINO
J. O. AMBROSINO Y R. RUIZ
UGARTECHE 3200 - BS. AS. - 71-7951

INDIANAPOLIS

Una bomba eléctrica para nafta o gasoil...
Una firma responsable que la distribuye...
RONCHETTI, RAZZETTI y Cía. S.A.
Av. Corrientes 364 Rosario
Viamonte 1574 - Buenos Aires
Libertad 255 Cordoba
San Lorenzo 1031 Tucuman

HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

OTRA COSA ES CON ROLLS ROYCE

David Scott-Moncrieff inspecciona sus 48 Rolls Royce estacionados en un campo especialmente reservado para ello.

David Scott-Moncrieff de Leek, Staffordshire, Inglaterra, además de ser un hombre de gustos caros, cuenta con los medios necesarios para "sacárselos". Su hobby: coleccionar automóviles Rolls Royce. Cuarenta y ocho modelos integran su "autoteca". Ocasionalmente vende alguno, pero sólo si el comprador le demuestra, en forma fehaciente, que es un fanático empedernido de los Rolls Royce. Hace poco, vendió uno de sus automóviles a un médico estadounidense.

Otro modelo de la colección se encuentra en el aeropuerto de Hollywood, donde se lo utiliza para trasportar pasajeros hasta sus hoteles cuando éstos desean sentirse millonarios por algunos minutos.

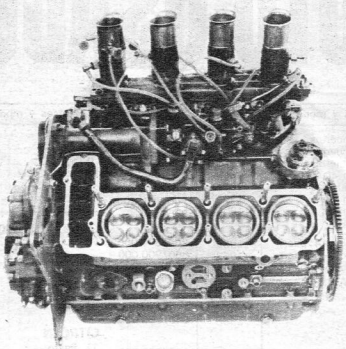
El coleccionista muestra a una amiga de la familia cómo hacer arrancar un Rolls Royce "Silver Ghost" con una moneda de media corona.

SOBRE EL IX PREMIO DE TURISMO 1965

De acuerdo con las actuaciones producidas en la Comisión Asesora de Carreras del Automóvil Club Argentino, de lo que resulta la desaparición de las causas que motivaron la resolución adoptada por esta institución en 1964 y el de haberse obtenido el estado de igualdad deportivo que se perseguía para que los vehículos entonces cuestionados pudieran ser incluidos en las competencias que organiza para "Coches de Turismo" en la categoría reservada para la Fabricación Nacional, el ACA informó sobre la siguiente resolución: "El Automóvil Club Argentino aceptará la inscripción de los automóviles producidos por Industrias Kaiser Argentina SA, denominados "Dauphine-Gordini 1.093", en la categoría para coches fabricados en el país, conforme a los decretos 3.693/59 y 6.567/61, amparados por el certificado de producción nacional N° 1.298/64 de la Secretaría de Industria y Minería de la Nación, en toda competencia que organice y en las que su Reglamento Particular incluya dicha categoría".

Por otra parte, los primeros inscriptos fueron: "A": F. Vázquez (De Carlo), L. Passetti (NSU Sport), R. Scaramella (De Carlo); "B": O. Mantega (DKW), D. Calcagno (A. Union); "C": E. Miller (Peugeot 403), F. Domínguez (Peugeot 403), Riganti-Russo (Fiat 1.500), "Pepe Zanetta" (Fiat 1.500), "Grey Rock" (Austin Mini Cooper), "Olivos Racer" (Fiat 1.500); "D": O. Juchet, J. Otamendi, H. Papini, E. Santamarina, J. Migliore, C. Lorenzutti, todos con Peugeot 404; "E": P. Sacha (Chevrolet Súper), A. Sanchas (Chevrolet 400).

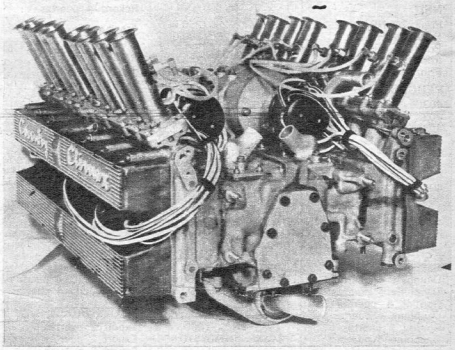
RINCÓN DE



Coventry Climax V8 con cuatro válvulas por cilindro.

En la International Motor Exhibition, que se celebrará en Earls Court, Londres, entre los días 20 y 30 de octubre, la Coventry Climax exhibirá en su stand el motor que equipa el Lotus con el que Jim Clark ganó el Campeonato del Mundo de Conductores de 1965 y su nueva unidad de 16 cilindros, de la que ya hemos hablado en AUTOMUNDO N° 3, página 10. El motor de 8 cilindros en V ha ganado ya 46 carreras internacionales de Fórmula 1, lo que le permitió adjudicarse el Campeonato del Mundo en 1963 y en 1965. Una nueva tapa de cilindros (ver AUTOMUNDO N° 21, pág. 27) con cuatro válvulas por cilindro, le permite desarrollar más de 210 bhp a un régimen de 10.500 rpm.

De igual interés para los entusiastas del automovilismo deportivo será la primera aparición ante el público del motor de 16 cilindros. Esta unidad de un litro y medio de cilindrada, con cilindros horizontales y opuestos, se está ensayando desde agosto de este año en diversas pistas europeas y se espera que haga su aparición en alguna de las competencias que aún faltan correr de Fórmula 1 de esta temporada. También se podrá ver el motor Grand Prix de más éxito que recuerda la historia del automovilismo deportivo. Se trata de 4 cilindros de 2 ½ litros de cilindrada que llevó al Campeonato del Mundo a Jack Brabham en 1959 y 1960 y que durante los últimos dos inviernos cumplió la inigualable hazaña de adjudicarse el Campeonato de Tasmania, ganando todas las pruebas en las que participó.



Coventry Climax de 16 cilindros opuestos.

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

TUERCAS

Noticiero confidencial

Con el lema: "Conozca Mendoza asentando su automóvil en viaje de turismo", la organización Motel DEMO ha ofrecido a todas las agencias de automóviles del país, la posibilidad de obsequiar a cada uno de sus clientes y a su familia, con un día de alojamiento completo, si se deciden a asentar el motor de la nueva unidad en viaje de turismo a Mendoza. Además, Motel DEMO ofrece otra posibilidad: no cobra el hospedaje de los días sin sol.

• • •

En apenas tres años, la Chrysler Corporation de Detroit ha duplicado su volumen empresario en todos los órdenes. En el renglón ventas al detalle en Estados Unidos, las 667.000 unidades colocadas durante 1962 pasaron a ser 702.000 en los primeros seis meses de 1965. En dólares, esta última cifra equivalió a 2.600 millones, mientras que en todo 1962, fue de 2.400 millones.

En ese lapso de tres años, la participación de la Chrysler en el mercado estadounidense de automóviles, aumentó alrededor del 50 %, pasando del 10,3 % en 1962 al 15,5 % en los primeros ocho meses del año actual. En 1964 se vendieron 1.114.000 automóviles.

El activo actual es de aproximadamente 2.800 millones de dólares, contra 1.500 millones en 1962. El número de accionistas de 78.000 en 1962 ascendió a 135.000 en el presente año.

• • •

La Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) ha dado a conocer una interesante estadística, en la que se revela por primera vez la composición de los conjuntos y subconjuntos, partes y accesorios utilizados en la fabricación de automotores de sus empresas asociadas. Esta información permite apreciar la proporción en que intervienen las distintas ramas de la industria auxiliar. Se citan a continuación algunos rubros tomados al azar, con indicación del valor que representan: block de cilindros, 536 millones de pesos; dinamos, 178 millones; motores de arranque, 331 millones; neumáticos, 2.254 millones; baterías, 165 millones; ruedas, 618 millones; filtros para aceite, 50 millones, y conjuntos de radiadores, 271 millones de pesos.

Todas estas cifras corresponden a 1963. Al presente las compras de plaza se han cuadruplicado, lo que permite calcular la proyección que actualmente tiene la industria subsidiaria en nuestro país.

• • •

Las "24 Horas de Francorchamps" para automóviles de Turismo, disputadas recientemente en ese circuito, fueron ganadas por el equipo belga Pascal Ickx-Gerard Langlois, con un BMW 1.800.

Completaron las 271 vueltas al rápido circuito de ocho millas y media de Spa-Francorchamps, sacando más de una vuelta de ventaja al Alfa Romeo Giulia que se clasificó segundo.

La máquina ganadora se colocó en el primer puesto faltando unas cinco horas de carrera, cuando el favorito de la competencia, el BMW 1.800 de Hubert Hahne-Willy Mairesse, que hasta ese momento encabezaba el lote de competidores, se vio obligado a abandonar por un desperfecto en la suspensión delantera.

De los 46 equipos que intervinieron, sólo 19 cruzaron la línea de llegada. El tercer puesto correspondió a un Volvo piloteado por Patte y Caddy.

CARRERAS DE LA SEMANA

Pruebas nacionales

Pruebas de velocidad

17 de octubre - Auto Moto Club Junín - Junín - carretera (TC).

19-31 de octubre - Gran Premio Internacional de Turismo Mejorado - carretera (TM).

17 de octubre - Automóvil Club Santa Fe - Santa Fe - circuito (MN).

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

Pruebas internacionales

Pruebas de velocidad

16-17 de octubre - USA - Gran Premio de Monterrey - Laguna Seca (3, S, GT).

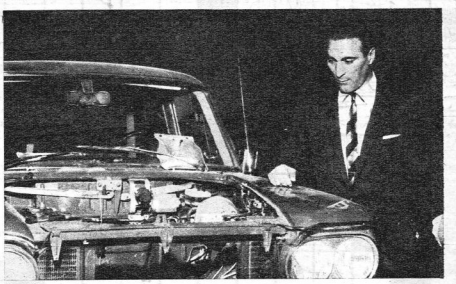
Pruebas de regularidad

16-17 de octubre - Luxemburgo - Vuelta de los Dos Luxemburgos.

16-17 de octubre - Francia - Rally Bayona - Costa Vasca.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato Europeo de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallies
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo



HACIA EL GRAN PREMIO T M

Arnaldo Alvarado y Luis Alvarado, padre e hijo, respectivamente, peruanos, son dueños de dos Mustang 3.500 GT, de aquellos en los que cierta dosis de "veneno" la provee Carroll Shelby. Ambos han solicitado los correspondientes reglamentos para intervenir en el GP. Con toda meticulosidad, se encuentran estudiando la ruta y el plano de altimetría. Ya han solucionado el problema de auxilios, y en el Perú se descuenta su participación. Debido a las especiales características ruteras y a los tipos de escenario en que han actuado a lo largo de las competencias en que participaran en su país, Ecuador, Colombia y Venezuela es de creer que la categoría **grande** ha de tener más de un animador.

•

Uno de los autos que con mayor cuidado se ha preparado para el GP y que se encuentra en proceso de terminación es el Peugeot 404 de Alberto Gómez. Noticias recibidas directamente de la calle Ugarteche afirman el presupuesto de que el piloto-preparador está íntimamente satisfecho con su automóvil. La experiencia de Gómez con la marca y el rotundo éxito que ha significado la presentación del AGS, **cuya performance supera al 404 S originado en la planta francesa,** hacen admisible los índices de prestación que "han corrido" por el ambiente, dentro de los márgenes de resistencia mecánica que siempre han caracterizado los autos que reciben el tratamiento de belleza de las manos "ugartecheanas".

•

Albor Domínguez, a quien Fiat Alvear ha confiado —merecidamente— una vez más, la preparación integral del equipo que presentará en el GP, ha sido observado por nuestro cronista secreto haciendo unas **tiraditas** a un 1.500 roji-negro en la autopista de Ezeiza.

Luego de producir tonos por el tubo de descarga que rivalizan con las más añoradas melodías de un musicólogo "fana", cargó abundante 100/130 NO en el Autódromo Almirante Brown. Mientras conversaba con el siempre atento personal de **Y.P.F.** de nuestro **vapuleado Circus Maximus,** se le escuchó decir:

"Tenemos banco de pruebas... pero, hay otras cosas que probar que sólo se muestran en la carretera. Además... ¿a quién no le gusta hacer una tiradita...?

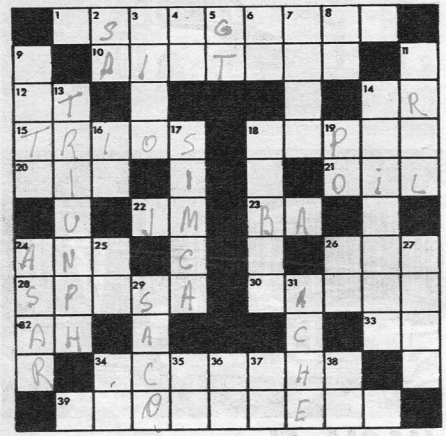
•

River Motors patrocina la intervención del **infaltable** Humberto Evangelista, quien lo hará, este año, en un Fiat 1.500 cuya preparación se encuentra a cargo de **Renée Albornoz.** El 1.100 con que intervino el año pasado, se encuentra listo para largar y al mejor postor... Hablando de River Motors **¡noticia bomba!** Aunque nada tenga que ver con el GP, tiene muchísimo que ver con el automovilismo argentino. La mencionada firma ha dispuesto contratar con Lelio Castelli, la construcción de 5 monoplazas de Fórmula 2, los que, equipados con motores Fiat 733, de cuya preparación se hará responsable Pedro Sancha, competirán indistintamente en las carreras de Minijuniors y en las de Mecánica Nacional.

Felicitaciones... y ¡buena suerte!...

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema Nº 14



HORIZONTALES

1. Ingeniero inglés director técnico de la BMC. - 10. Marca de un automóvil estadounidense. - 12. Inicial del nombre y apellido de un militar y político peruano (1876-1945). - 14. Terminación verbal. - 15. Terceto (Pl.). - 18. Nombre de uno de los modelos Lancia, aparecido en nuestra revista. - 20. Río de Francia. - 21. Aceite en inglés. - 22. Iniciales del primero y segundo nombre de Bordeu. - 23. Buenos Aires (iniciales). - 24. Una, enlace. - 26. Abyecto, despreciable. - 28. Nombre de dos notas musicales en escala descendente. - 30. Ave de rapiña. - 32. Contracción. - 33. Iniciales del nombre y apellido de un corredor de Turismo de Carretera. - 34. Nombre completo de un corredor de TC. - 39. Marca completa de un automóvil francés.

VERTICALES

2. Salud Pública (iniciales). - 3. Nombre que se da a los grupos de cuerpos reproductores en los helechos. - 4. Símbolo químico del indio. - 5. Gran Turismo. - 6. Percibí un sonido. - 7. Reptil, ofidio. - 8. Símbolos químicos del yodo y del carbono. - 9. Nudillo que se forma en el paño. - 11. Río de la URSS. - 13. Marca de un automóvil inglés. - 14. Que crece sobre las hojas. - 16. Prefijo privativo que indica supresión o negación. - 17. Marca de un automóvil francés. - 18. Suma de dinero que entre los mahometanos, da el hombre a la mujer al repudiarla. - 19. Río de Italia. - 24. Poner carne al fuego. - 25. Artículo. - 26. Inicial del nombre y apellido de un escritor español autor de la historia de Felipe. - 27. Instrumento musical usado por los antiguos. - 29. Vestidura de hombre, de faldones estrechos y largos. - 31. Nombre de una letra. - 34. Símbolo químico del calcio. - 35. Nota musical. - 36. Mil cincuenta en números romanos. - 37. Iniciales del nombre y apellido de un viajero alemán (1829-1856). - 38. Inicial del primer nombre e inicial del apellido de un volante de TC.

La solución en el próximo número

SOLUCION DEL PROBLEMA Nº 13

I	R	A	M	■	A	■	C	L	U	A	■	■
C	O	L	■	O	S	E	■	O	N	E	■	■
O	N	■	L	I	T	I	O	■	E	D	■	■
N	■	T	■	R	O	L	■	T	■	O	■	■
■	F	E	O	■	N	■	I	O	N	■	■	■
M	I	C	R	O	M	E	T	R	O	S	■	■
■	A	L	A	■	A	■	O	S	E	■	■	■
R	■	A	■	P	R	E	■	O	■	H	■	■
O	O	■	T	A	T	R	A	■	R	I	■	■
L	A	S	■	R	I	A	■	M	A	L	■	■
O	C	A	S	■	N	■	P	H	I	L	■	■

AUTOMUNDO y LA LEY

LA LICENCIA DE CONDUCTOR

(Su necesidad e importancia)

por: **José María Gastaldi,** abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y **Roberto Fonseca,** abogado, asesor en materia de seguros.

Es sabido que para conducir vehículos en la vía pública es necesario estar habilitado por autoridad competente, que con el fin de acreditar tal habilitación otorga un documento, la licencia de conductor, conocido comúnmente con el nombre de "registro".

Las ordenanzas de tránsito contienen disposiciones relativas a la necesidad de poseer tal registro, además de establecer otras prescripciones acerca de los mismos.

Veamos, por ejemplo, qué dice el "Código de Tránsito para la ciudad de Buenos Aires" (Decreto-Ordenanza Nº 12.116/48, edición actualizada al 15 de junio de 1965). En su art. 10º, ubicado en el Título III, denominado "De los conductores", establece: "Obligación de llevar licencia de conductor: a) toda persona que conduzca vehículos dentro del radio de la Capital Federal deberá estar provista de una licencia habilitante expedida por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, o por autoridad competente del lugar del domicilio real del interesado, cuyo documento llevará consigo y entregará a los funcionarios policiales y/o municipales cada vez que le sea requerido, importando grave infracción la negativa o reticencia para entregarlo; b) dentro de la Capital Federal las licencias otorgadas por otras autoridades competentes sólo habilitan para conducir los vehículos, ocasionalmente en tránsito en ella, patentados en el lugar donde se hubieran expedido dichas licencias; c) quedan eximidos de las obligaciones establecidas en el inciso a), únicamente los jinetes y los conductores de bicicletas y triciclos no motorizados, quienes solamente deberán acreditar su edad e identidad mediante documento fehaciente. La edad mínima para conducir en estos casos es de 14 años. Podrán hacerlo, sin embargo, los menores de edad siempre que vayan acompañados por mayores de 18 años".

Además, en su art. 31º, ubicado en el título de las "Prohibiciones" dispone: "Queda prohibido... d) conducir vehículos sin la licencia correspondiente, con licencia vencida, y ceder o permitir el manejo a personas no habilitadas".

Por su parte, el "Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina" —ley nacional Nº 13.893— trae disposiciones similares en sus arts. 36 y 39.

Consecuencias de la falta de registro

La falta de registro habilitante acarrea consecuencias que pueden revestir, en algunos casos, cierta gravedad.

Una de índole práctica —y que puede producirse no sólo por la carencia de registro sino también por no llevarlo consigo en ese momento— es la imposibilidad de seguir conduciendo (conf. art. 31 del Código de Tránsito, citado). Sorprendido el infractor por la autoridad no podrá continuar en su automóvil y éste podrá ser llevado a una playa municipal y retirado solamente por persona habilitada, sin perjuicio de la multa que corresponda.

Es importante también la carencia de registro —en este caso no tendrá consecuencias el simple olvido del mismo— a los fines del cobro del seguro en caso de accidentes. Hemos tenido ya oportunidad de referirnos a la cláusula que las compañías aseguradoras insertan en las pólizas, por la cual se eximen de responsabilidad, o sea que no pagarán la indemnización, en caso de accidentes, si quien conducía el vehículo no estaba habilitado por la autoridad (ver AUTOMUNDO y la ley, Nº 18 y 19).

En materia de accidentes también puede tener mucha importancia la falta de licencia a fin de establecer la responsabilidad penal y civil, ya que aquella falta puede hacer presumir la culpa del conductor no habilitado (ver AUTOMUNDO y la ley, Nº 25). Frente a la posibilidad de que se planteen tan serios inconvenientes, se advierten las ventajas de cumplir con el requisito de habilitación antes de conducir en la vía pública.

En consecuencia, es aconsejable la obtención de la licencia de conductor. Para lograrla la ley exige ciertos requisitos de fondo y de forma, prescribiendo además condiciones variables para las diversas categorías de automotores, ya que no todos los vehículos requieren la misma habilitación para conducirlos. De ello y de cómo hay que hacer en la práctica para obtener registro nos ocuparemos en próximas notas.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.
© Copyright by Piccadilly S. A., Montevideo, para todas las versiones en castellano 1965. Copyright by Editorial Codex S. A., Buenos Aires, Argentina, para la República Argentina, año 1965. Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 847.707.
Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY. Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 865, Santiago.

Correo Argentino Clase C. y Suc. 3-27-181

Tarifa Reducida Nº 7.719

Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

Impreso en Febril - Octubre de 1965 Industria Argentina

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar

IX GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO MEJORADO 1965

POR PRIMERA VEZ EN LA HISTORIA DE LA RADIOFONIA...

LSIO RADIO LIBERTAD
RADIO CUYO DE MENDOZA
RADIO SARANDI R.O.U.
RADIO MINERIA CHILE
JUNTAMENTE CON
LS 83 CANAL 9 LIBERTAD

CUBRIENDO TODO EL PAIS

4 EMISORAS
1 CANAL DE TV
50 RELATORES Y COMENTARISTAS
6 EQUIPOS MOVILES
3 AVIONES

CON EL EQUIPO
EMOCION EN LAS RUTAS
Del 19 al 30
de OCTUBRE

RADIO LIBERTAD

USTED NO ES UN HOMBRE DE CIENCIA

...pero quiere conocer el mundo que habita

NATURALIA®

ENCICLOPEDIA ECOLOGICA DE LAS CIENCIAS NATURALES

¡responde a esa necesidad!

Le da un enfoque totalmente nuevo de las Ciencias Naturales. Los seres vivos creciendo y generándose bajo la influencia del suelo, del clima y del paisaje... a través del tiempo. Hechos insólitos y casos extraños en una apasionante serie de curiosidades sobre las costumbres de los animales. ¡Una publicación con ritmo periodístico! ¡Con titulares ágiles que invitan a leer! ¡Impecablemente ilustrada con fotos y dibujos de sorprendente colorido y asombrosa realidad! **¡Intenso material de interés permanente! ¡Ideal para coleccionar!**

CODEX

Aparece los lunes en todos los quioscos del pais. $ 65 ¡Otro exito de Editorial Codex S. A.!

http://viejasautomundo.blogspot.com.ar